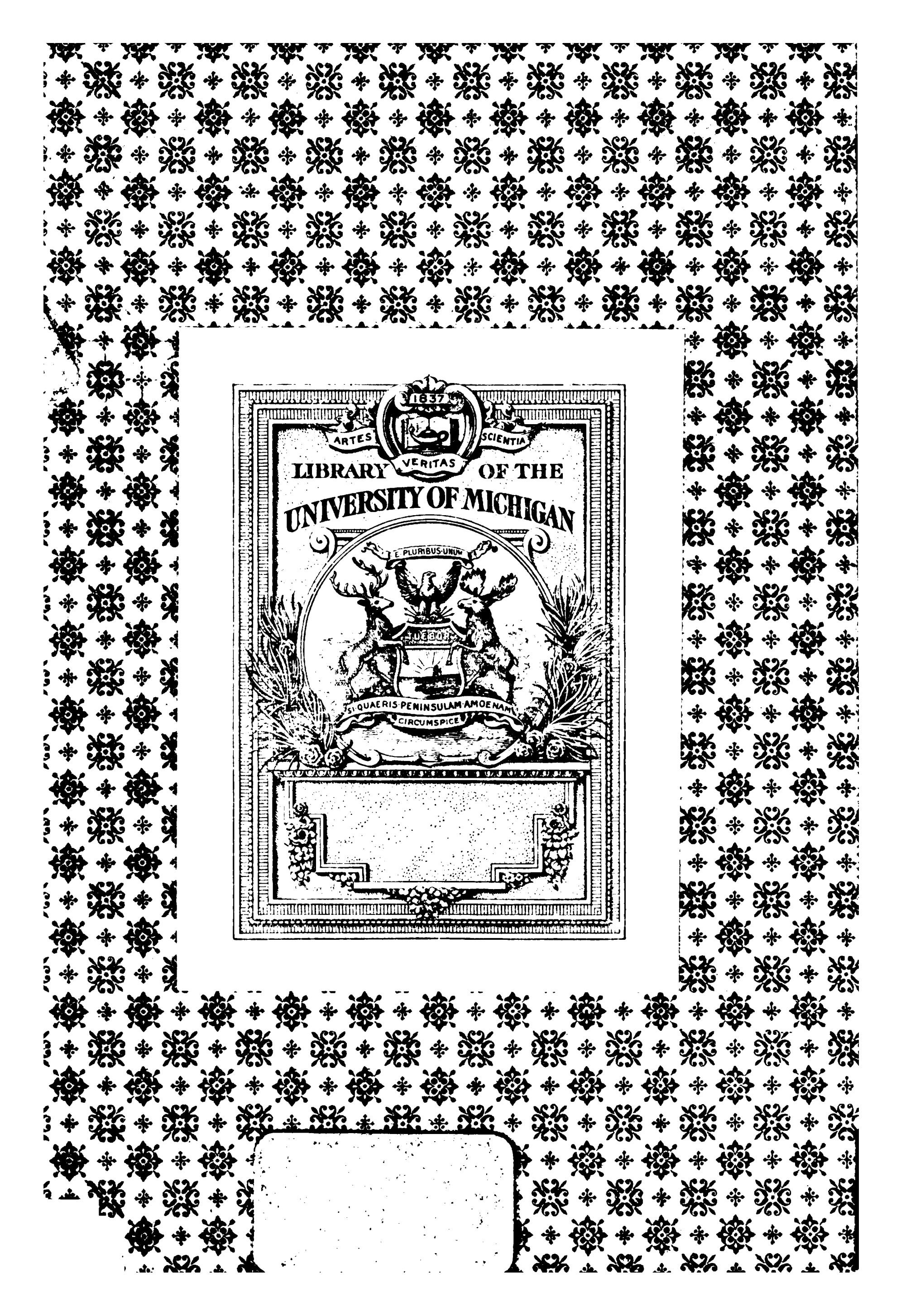
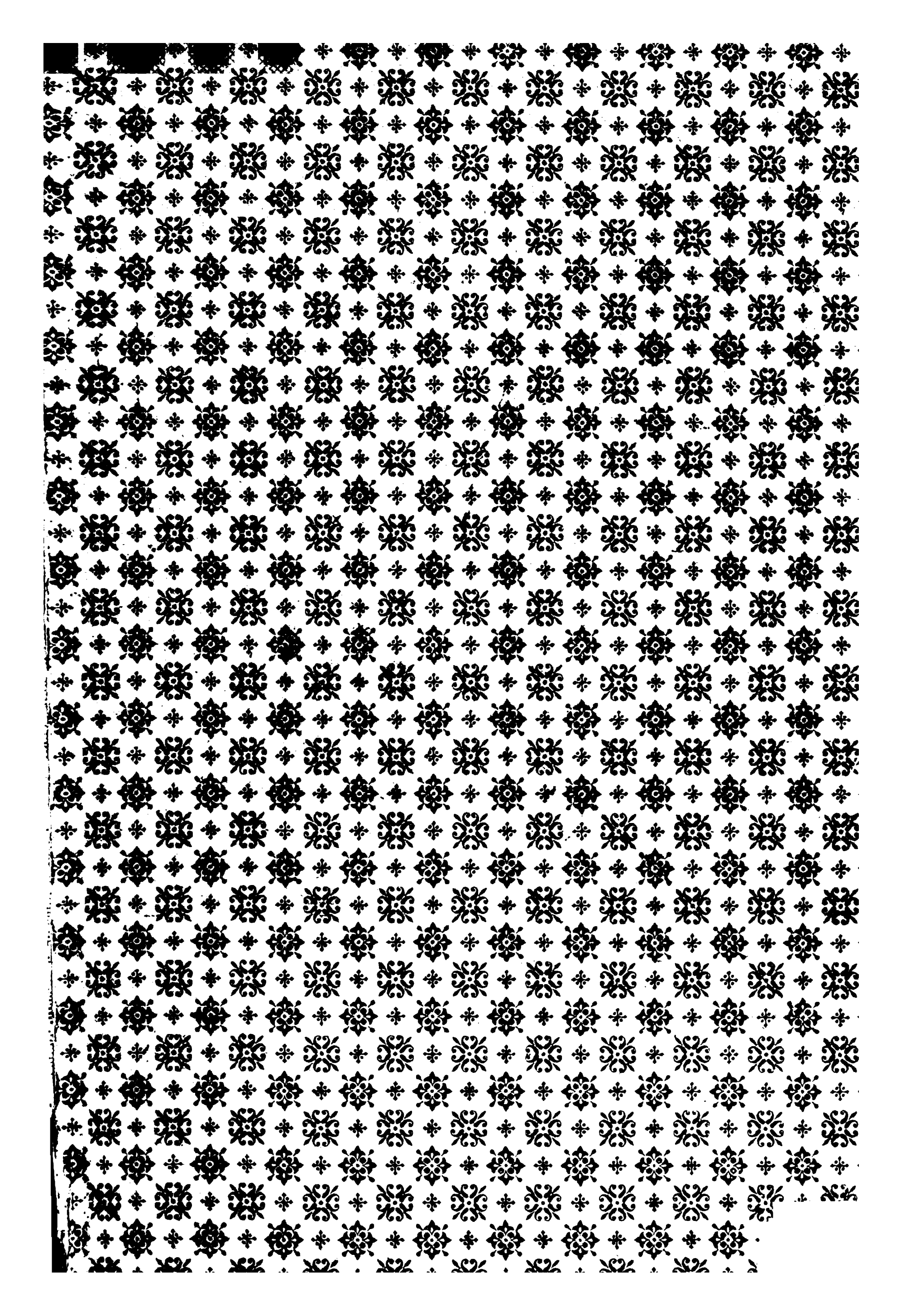
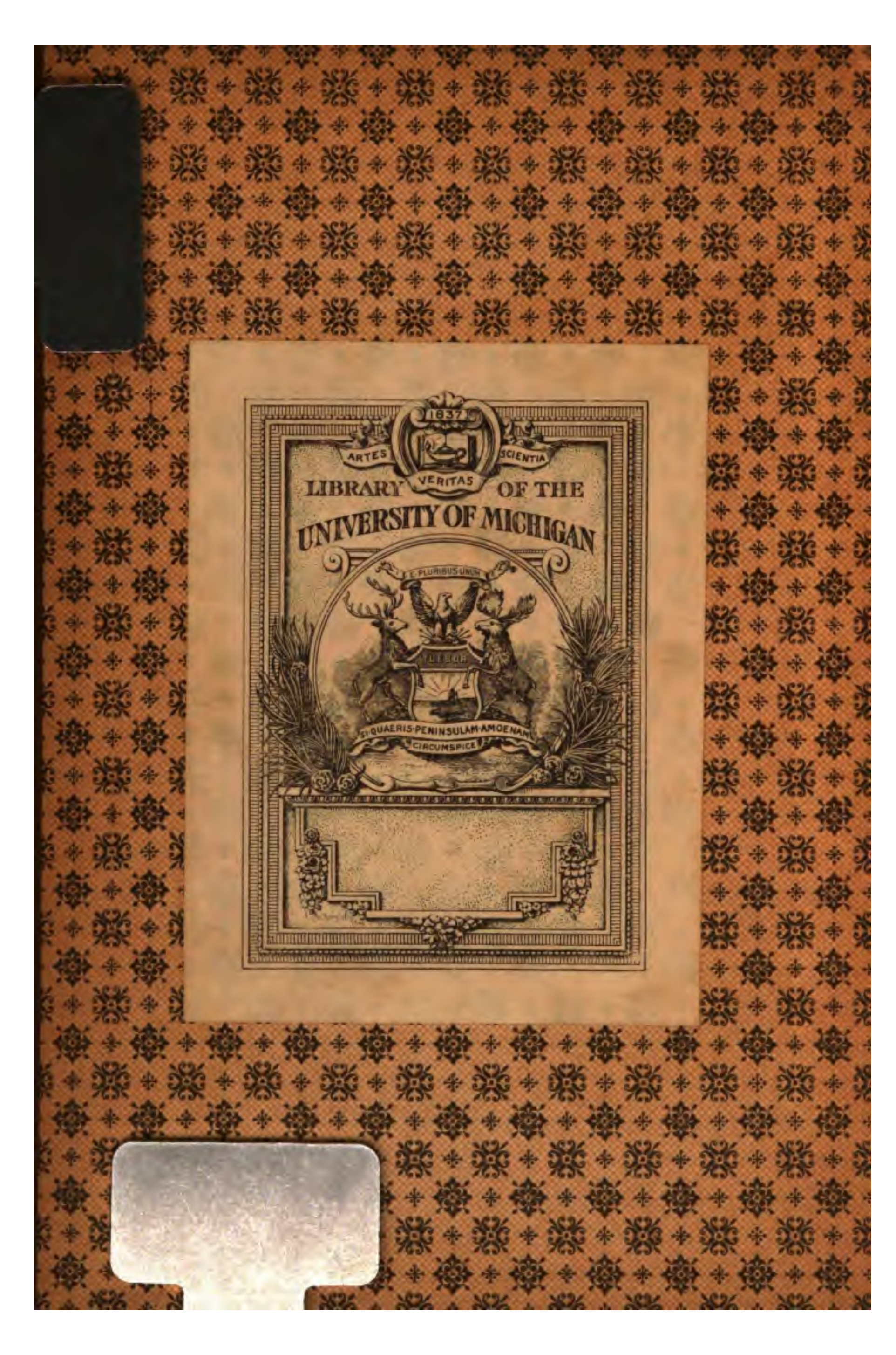
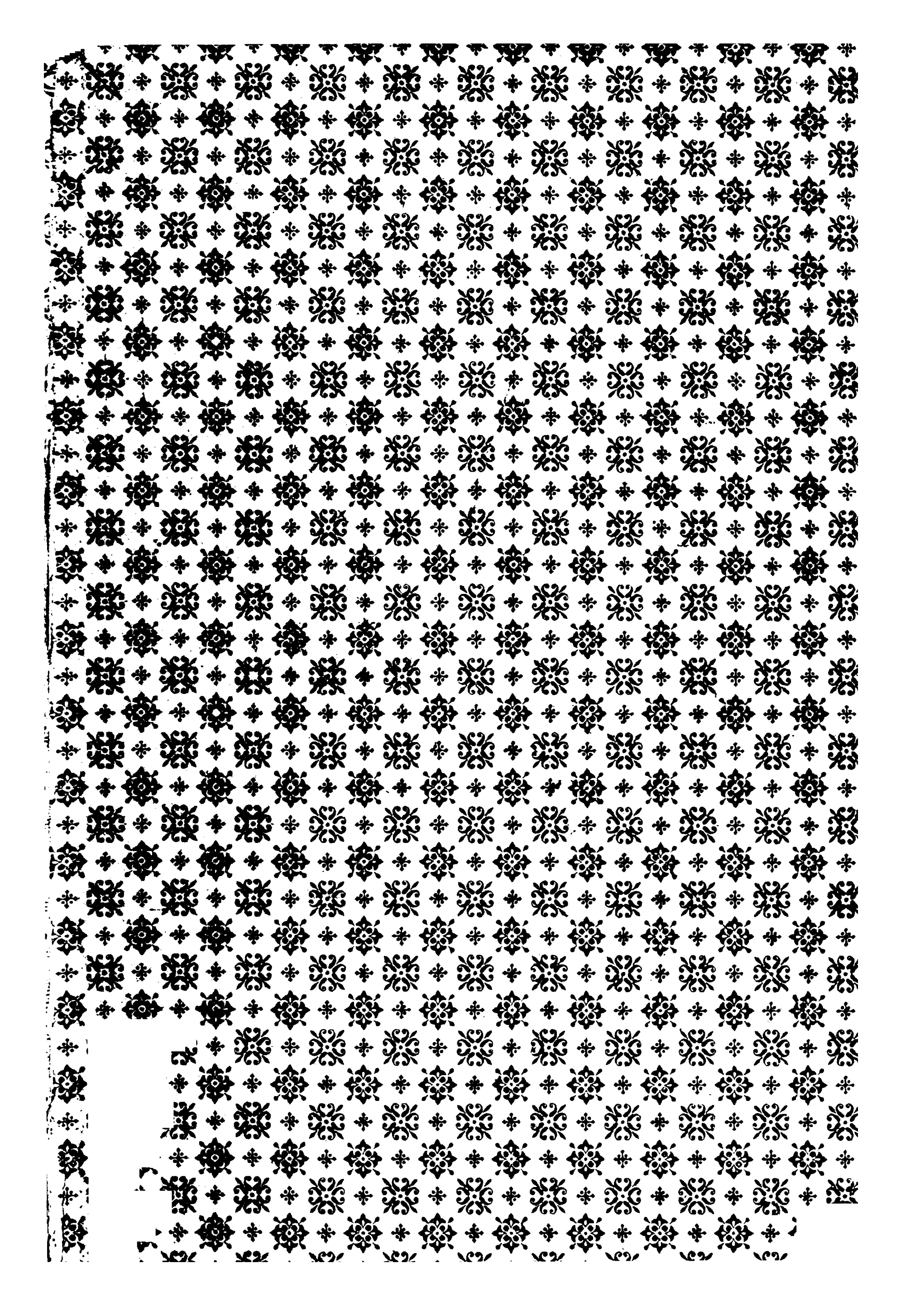



1837
ARTES
VERITAS
SCIENTIA
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
E PLURIBUS UNUM
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE





1837
ARTES
SCIENTIA
VERITAS
LIBRARY OF THE
UNIVERSITY OF MICHIGAN
E PLURIBUS UNUM
TUEBOR
SI QUAERIS PENINSULAM AMOENAM
CIRCUMSPICE



Geschichte der deutschen Post

von ihren

Anfängen bis zur Gegenwart

Dem deutschen Volke erzählt

und

seinen Postbeamten gewidmet

von

B. E. Crole.
Berlin.

Eisenach 1889.
Verlag von J. Bacmeister.
Hofbuchhändler.

Angelangt auf dieser Höhe der Entwickelung und Einheit des deutschen Post- und mit ihm verbundenen Telegraphenwesens, hielten wir es für angezeigt, mit Herausgabe unserer **„Geschichte der deutschen Post"** dem deutschen Volke einen Rückblick auf dieses Gebiet seiner kulturgeschichtlichen Entwickelung zu gewähren.

Wir geben uns der Hoffnung hin, mit unserem Werke zugleich eine wesentliche Lücke in unserer Verkehrslitteratur sowohl, wie in unserer kulturgeschichtlichen ausgefüllt zu haben.

Wir zweifeln nicht, daß unser Werk sich, „soweit die deutsche Zunge klingt", zahlreiche Freunde in allen Kreisen der Gesellschaft erwerben wird; bietet es doch, in volkstümlichem Ton gehalten, den Freunden der Geschichte, der Volkswirtschaft und des Verkehrswesens belehrende Unterhaltung, den Geschichtsforschern, den National-Ökonomen, den Fachmännern jeder Branche des Verkehrswesens und den Philatelisten wertvolles Material und Jedermann ein in sich abgeschlossenes Gesamtbild, wie aus kleinen Anfängen und unzähligen Zersplitterungen im Laufe von vier Jahrhunderten sich die moderne Post in unserem Vaterlande zu der unter einem Stephan erreichten Höhe entfaltete.

Die jüngeren Generationen, die sich kaum eine Vorstellung von der Postmisère und Vielgestaltigkeit der Post-

anstalten unseres Vaterlandes vor 3—5 Jahrzehnten zu machen vermögen, werden staunen, wenn sie erfahren, wie es vor der gegenwärtigen Post- und Münz-Einheit zu Zeiten des weiland deutschen Bundes bei uns ausgesehen und sich ergötzen ob der mancherlei kuriosen Erscheinungen, welche infolge von Deutschlands Zerrissenheit die Postverwaltungen hier und da boten. Briefmarkensammler werden manche historische Aufklärung über die Entstehungsgeschichte der ersten deutschen Postwert-Zeichen finden, und die älteren Generationen werden sich der vergangenen postalischen Buntscheckigkeit erinnern und in der Post- und Verkehrs-Einheit des Vaterlandes eines der unzerreißbarsten Einheitsbande unseres Volkes erblicken.

Die Geschichte seines Postwesens ist die Geschichte der Kultur eines Volkes, und welche öffentliche und gemeinnützige Anstalt griffe wohl tiefer ein in Handel und Wandel, in's Gemüts- und gesamte Geistesleben unserer Nation, des Volkes der Dichter und Denker, als ihre Post!

Schritt für Schritt und Hand in Hand mit unserer Civilisation in Krieg und Frieden ist die Entwickelung unseres Postwesens gegangen; es ist daher mit derselben innig und unzertrennbar verwachsen. Die deutsche Post wird immerdar die Förderin und Trägerin deutscher Kultur und deutschen Geisteslebens sein und bleiben.

Darum sei die Kenntnis ihrer Geschichte Jedermann empfohlen.

Den deutschen Postbeamten ist das Buch gewidmet. Sie werden in der Geschichte der deutschen Post erkennen, wie auf ihren Schultern und ihrer Arbeit eine große Kulturaufgabe liegt und wie sie geholfen haben, dem deutschen Volke einen der schönsten Ruhmeskränze seiner Geschichte zu winden.

Berlin, im Juni 1889.

Der Verfasser.

Berichtigungen.

Seite 86 Zeile 14 von unten statt Unbedeutenheit = Unbedeutendheit.
Seite 109 Zeile 9 von unten statt Montour = Montur.
Seite 216 Zeile 12 von oben statt Lieber = Sieber.
Seite 218 Zeile 5 von unten statt 1612 = 1642.
Seite 231 Zeile 10 von unten statt 18C0 = 1680.

Inhaltsverzeichnis.

I. Abteilung.

I. Abteilung.

Geschichte der brandenburg-preußischen Post von ihren Anfängen bis zu ihrer Entfaltung zur deutschen Reichspost.

„Die Post ist eine Freundin der Nationen, eine Botin des Völkerfriedens, eine Beförderin des Wohlstandes und der Intelligenz, ein Machtelement der Staaten."
Dr. v. Stephan.

I.

In Preußen war schon von Alters her neben der Schule die Post die ausgebreitetste öffentliche Anstalt und ist es zum Nutzen des Staates und der Nation geblieben, bis sie sich zur Post des Norddeutschen Bundes und dann zur heutigen Reichspost entfaltete. Die Thätigkeit und Erfolge der Reichspost und ihres ersten obersten Leiters liegen so klar zu Tage, daß es wohl der Mühe lohnen dürfte, einen Rückblick auf die Entwickelungsgeschichte ihres Vorläufers, die brandenburgisch-preußische Staatspost, zu werfen. Zwar hat die Geschichte des preußischen Postwesens bis zum Jahre 1859 mehrfach gediegene Bearbeitungen gefunden; so erschien im Jahre 1832 eine solche von Matthias und 1859 vom gegenwärtigen Leiter der deutschen Reichspost, dem Staats-Sekretär Dr. Heinrich von Stephan, damals Postrat im preußischen General-Postamte. Diese Werke sind jedoch hauptsächlich für den Fachmann geschrieben und haben für denselben ganz besonderen Wert; während unsere Rückblicke nicht nur den Herren Verkehrsbeamten, sondern auch dem Nichtbeamten gewidmet sind. Außerdem ist die wichtige Periode von Ende der fünfziger Jahre bis zur Begründung des Norddeutschen Bundes bis zur Stunde noch völlig unbearbeitet geblieben. —

Der letzte preußische General-Postdirektor und erste des Norddeutschen Bundes, von Philipsborn, der am 1. Mai 1870 sein Amt niederlegte, sagte einmal sehr treffend:

„Das Postwesen ist ein umfassender, künstlicher Apparat, von dem Sie nur im täglichen Leben die Scheibe und den Zeiger, nicht aber das Räderwerk sehen,“

und „die Scheibe und der Zeiger“ oder das Eingreifen dieses künstlichen Apparates in das Kulturleben unseres Volkes ist es, mit dem wir uns hier zu befassen haben. —

Schon im Jahre 1276 wurden von den Marianer oder deutschen Ordensrittern zu Marienburg Anstalten zu fortlaufenden regelmäßigen Beförderungen von Briefschaften eingeführt, die mit solcher Ordnung und Pünktlichkeit wirkten, daß in ihnen die ersten Spuren des modernen Postwesens überhaupt zu suchen sind.

Die wunderbare Marienburg an der Nogat, Sitz und Hochschloß des Hoch- und Deutschmeisters, war zugleich das Hauptordenshaus der deutschen Ordensritter und sämtlicher Ordenshäuser in Preußen, im Reich, in Liefland und Italien.

Anfangs wurde die Verbindung mit Rom, den Bischöfen und der Geistlichkeit durch Laienbrüder und wandernde Mönche unterhalten, welche die Briefschaften von Kloster zu Kloster bis zum Empfänger brachten; die Ordensritter wiederum sandten bewaffnete Boten zu Fuß und Roß von Ort, zu Ort und schon ums Jahr 1380 finden wir im Ordenslande äußerst wohlgeordnete Posteinrichtungen.

Im Hochschloß Marienburg stand der oberste Pferdemarschall dem Bryffstall und dem Bryffswoykenstall*) (Postamt und Posthalterei) vor. In jedem Ordenshause befanden sich ebenfalls solche Ställe und wurden Pferde für den Dienst in Bereitschaft gehalten. Im Bryffstall (der Poststube) wurden die Briefe angenommen, in ein Buch eingetragen, mit einer Nummer versehen und neben der Aufschrift die Ankunfts- und Abgangs-Zeiten vermerkt.

---

*) Swoyke = Pferd.

Die Bryffjongen (Postillone) hatten mit ihren Pferden, Swoyken, die lediglich zur Briefbeförderung verwendet wurden, die einzelnen Postrasten (Stationen) zurückzulegen. Der Orden kleidete seine Bryffjongen in blaues Tuch (bloe Engelish laken). Die Bryffjongen, die ausschließlich als Briefbeförderer beschäftigt wurden, erhielten die Briefe in einem leinenen Bryffsack wohlverwahrt, welchen sie umhängten, und damit zum nächsten Ordenshause ritten. Dort lieferten sie ihn ab und brachten die dort aufgegebenen Briefe zurück. Jeder Bryffjonge hatte sein Pferd selbst zu warten. Übrigens waren die Bryffjongen meist von Adel und Diener der ersten Rangklasse. In den alten Rechnungen findet sich auch der Lohn der Konvents-„Bryffrempter" ꝛc. sowie der „Jongen" durchweg abgesondert vom Lohn des Gesindes aufgeführt, welch' letzteres auch mit Pferde-, Stall- und Gartenknechten bezeichnet ist. Vermutlich ist das Wort „Jonge" verwandt mit Junkherr, Junker. Postmeister jedes Ordenshauses war der Comthur. Zu seinen Obliegenheiten gehörte die Überwachung der Bryffjongen und Swoyken. Auf jedem Ordenshause mußte Aufgabe oder Ankunft und Abgang jedes Briefes genau notiert werden bis zum Orte seiner Bestimmung. Die Anstalt war so musterhaft eingerichtet, daß der Hochmeister fortwährend über den Zustand des Ordenslandes die zuverlässigste Kunde erlangen konnte.

Schon zu Ende des XIV. Jahrhunderts bestand durch ganz Preußen eine förmlich eingerichtete Reitpost, welche jedoch ausschließlich für den Hochmeister und die Ordensbeamten vorhanden war und deren Mittelpunkt stets der Hof und der Aufenthaltsort des Meisters blieb.

Der oberste Pferdemarschall auf der Marienburg war gleichsam der Hofpostmeister und zugleich Reisepostmeister des Hochmeisters. Unter seiner Aufsicht standen die Reitpostpferde (Swoyken) und seinen Befehlen hatten die Bryffjongen zu gehorchen. Zugleich war er oberster Beamter des Bryffstalles (Postamtes). Genau wie im Haupt-Ordenshause Marienburg waren die Einrichtungen dieser Post auch in jeder

anderen Comthurei; denn in jeder fand ein Wechsel des Bryffjongen und des Pferdes statt, und der Comthur hatte auf den Briefen die Ankunft und Abgangszeit genau zu verzeichnen. So las man beispielsweise auf einem vom Ordensmarschall an den Hochmeister nach dem Sommeraufenthalte Stuhen gesandten Briefe:

„Dem ehrwirdigen Hochmeister mit aller Erwirdigkeit."

Tag und Nacht ohne alles Säumen, sonderliche Macht (Wichtigkeit) liegt daran.

Gegangen Königsberg am Abend Konzeption Mariae nach Mittag hora V.

Kommen und gegangen von Brandenburg am selbigen Abend vor Mitternacht hora X.

Kommen und gegangen von der Balga am Tage Konzeption vor Mittag hora IX.

Kommen und gegangen von Elbing am selben Tage nach Mittag hora VIII.

Kommen und gegangen von Marienburg am Sonnabend darnach vor Mittag hora VIII."

(Welcher Postbeamte erkennt in diesen Aufzeichnungen nicht den vollständigen Stundenzettel?)

Völlig gesondert von diesen Einrichtungen waren die reitenden Boten, welche man aus den Withingen (freien Grundbesitzern) gebildet hatte.

Netzartig über das flache Land verteilt, boten sie sich, namentlich auch ihrer Zuverlässigkeit und Treue wegen, als ein ganz natürliches Mittel zur Erhaltung der Verbindungen. Sie mußten nach der Redeweise jener Tage, „dem Willen der Hochmeister mit ihren Pferden wartend sein."

Diese Withinge wurden sonach nur zur Beförderung besonders wichtiger Briefe verwendet.

Der Ordensstallmeister, ein Withing zu Marienburg, hatte ferner die Oberaufsicht über den gesamten Dienst im Bereich des Ordens; er war vergleichsweise gewissermaßen der General-Postmeister des Ordenslandes; die Comthure der übrigen Ordenshäuser hatten dagegen in ihren Bezirken für

ungestörten Fortgang und Abfertigung der Bryffjongen und Boten zu sorgen. Jeder Comthur hielt eine besondere Poststube, den „Bryffstall," in welcher er die Amtsschreibereien besorgte, die ankommenden Bryffjongen empfing und sie wieder abfertigte. Die Ausgaben für die Bryffswoyken und die Bryffswoiken-Ställe stehen in den Rechnungen stets abgesondert von denen für andere Pferde aufgeführt, z. B. Item V mrk vor eyn swoyke in den Bryffswoykenstall. — Item VIII mrk vor eine swoyke in den Bryffswoyken-Stall von Tymo von Grudenz gekowfft u. s. w.*)

Schwierig und kostspielig war die Beförderung der Briefschaften des Hochmeisters in das Ausland, zu der man sich reitender Boten und Läufer bediente. So kostete ein Brief des Hochmeisters nach Rom durch einen Läufer zehn Mark und ein Brief an den König von Schweden drei Mark. Ein Mönch, der mit einem Briefe des Meisters nach Rom lief, erhielt dagegen nur eine Mark, weil ihm die Zehrung unterwegs überall leicht wurde. Nach Krakau und Lemberg ritt ein Bote für vier Schock Groschen. Wieder einem anderen Boten, welcher Briefe des Meisters nach Österreich brachte, wurde für jede Meile ein Schilling Botenlohn gezahlt, so daß er für die ganze Reise drei Mark erhielt. Nach Meißen besorgte ein Bote einen Brief des Meisters für zwei Schock böhmischer Groschen.

Aus den früheren gefahrvollen Zeiten des Ordens berichtet die Geschichte außerdem von sogenannten Wartleuten oder Grenzwächtern, welche die Bewegung der feindlichen Völkerschaften beobachteten und jede Kundschaft, welche sie darüber einzogen, der nächstgelegenen Comthurei, berichteten, die sie sofort an den Hochmeister befördern ließ.

Die genannten Beförderungs-Anstalten der deutschen Ordensritter standen indessen mit ähnlichen öffentlichen Einrichtungen im Innern des deutschen Reiches in keinem Zusammenhang und die Hochmeister unterhielten ihre Verbindungen mit dem Auslande durch besondere Boten.

---

*) Eugen Hartmann, Entwickelungsgeschichte der Posten.

Der Orden wurde jedoch schließlich von Sigismund, König von Polen, aufgehoben, ganz Ostpreußen im Jahre 1525 für ein Erbherzogtum erklärt und dem letzten Heermeister, Markgrafen Albrecht von Brandenburg, als ein polnisches Lehen übertragen.

In Ostpreußen und preußisch Litthauen hatten späterhin die Dorfschulzen die Beförderung der Briefe und Verfügungen der Obrigkeiten von Amt zu Amt besorgen zu lassen, für welche Beförderungsart infolge dessen die Bezeichnung „Ämterpost" entstand.

Die älteste schriftliche Urkunde spricht von einer landesherrlichen Botenpost (erst seit Anfang des sechzehnten Jahrhunderts kommt die Benennung Postboten ꝛc. vor) von Küstrin nach Onolzback (Anspach), wo Kurfürst Albrecht (Achilles) gewöhnlich seinen Aufenthalt hatte, um durch diese landesherrliche Post die Verbindung mit der Mark zu unterhalten. Nach Albrechts Tode wurde von seinem Nachfolger, dem Kurfürsten Johann, diese Botenpost vermehrt.

Als am Ende des 15. Jahrhunderts der Name Post in Deutschland entstand, sprach man schon vom Postrock, Posthorn, Postzettel und Postschild. Ackold sagt: Obschon der Postrock ꝛc. ad essentiam et formam eines Postillons nichts thue, so diene er doch ad bene esse.

Das Posthorn trugen sie an einer um den Hals hängenden Schnur auf der linken, die Brieftasche auf der rechten Seite. Über das Brustschild schreibt Budäus, daß es ein ehernes oder silbernes Schild gewesen sein muß, in welches das Wahrzeichen derjenigen Stadt, in deren Sold die Boten standen, eingegraben war und daß es auf der linken Seite der Brust getragen wurde. Zu den früheren Abzeichen für die Boten gehörte noch ein langer Spieß, der zugleich den Fußboten als Waffe diente.

Bachmann sagt, daß die Fußboten gemeinlich einen starken hölzernen Botenspieß mit einer eisernen Spitze führen, damit sie sowohl die Hunde von sich abwehren, als auch die Gräben bequemer und besser passieren können.

Über den Zweck des Posthorns sagt von Beust: „Es dient zu verschiedenem Gebrauch, hauptsächlich dazu:

1. damit auf den Ruf des Posthorn den Posten zur Nachtzeit die verschlossenen Thore und Barrieren zum Ein- und Durchlaß geöffnet werden.

2. damit diejenigen, welche den Posten unterwegs Briefe aufgeben wollen, sich auf das mit dem Posthorn gegebene Zeichen ungesäumt einfinden mögen,

3. damit die Ankunft der Posten den Leuten wegen Abholung der Briefe und Zeitungen bekannt gemacht werde.

4. damit auf das mit dem Horn gegebene Zeichen jedes entgegenkommende Fuhrwerk ausweiche oder stillhalte,

5. damit bei Verirrungen des Nachts oder bei Gefahren und Unglücksfällen auf den Hilferuf Leute herbeieilen. —

Nach einem amtlichen Berichte des Michael Matthias, kurfürstlichen Kammer-Inspektors, nachherigen Postdirektors in Berlin, wurden in den Zeiten der beiden Kurfürsten Joachim I. und II. (1499—1571) alle landesherrlichen und Privatbriefe durch dreißig vereidete Boten bestellt, die aus der Hofrentei in Köln a. d. Spree (Berlin) besoldet wurden und noch ein bestimmtes Zehr- und Wartegeld für jeden Tag erhielten, wenn sie an einem Orte verweilen mußten. Diese Beamten besorgten zugleich auf ihren Berufsgängen die Briefe ins Ausland, nach Sachsen, Böhmen, Österreich, ganz Süddeutschland, Holland, Dänemark ꝛc., sammelten und bestellten unterwegs, was ihnen eingehändigt wurde und ließen sich dafür nach Willkür Bestellerlohn bezahlen.

Diese Botenposten wurden nach und nach in größere Ordnung gebracht, wozu besonders der häufige Briefwechsel über die Staatsereignisse und die Verbreitung der Reformation beitrugen. Etwa dritthalb Jahrhundert alte Amtsberichte bezeugen, daß schon vor dem Jahre 1550, unter der Regierung Joachims II. (Hektor) und seines Bruders, des Markgrafen Johann V. zu Küstrin, eine sogenannte Botenordnung (Postgesetz) ergangen ist, und eine Botenpost regelmäßig von Küstrin über Trebbin, Zinna und Annaburg nach Wittenberg

ging, von wo die Briefe durch kurfürstlich sächsische Boten nach Dresden, Wien, Heidelberg 2c. für kurbrandenburgische Rechnung weitergesandt wurden.

Der Kurfürst Johann Georg erließ im Jahre 1583 gemeinschaftlich mit dem Kurfürsten August von Sachsen ein zweites, oder, wie der Titel sagt, ein „Erneuertes und verbessertes Boten-Reglement.“

Am 28. Mai 1589 errichtete die markgräfliche Regierung in Anspach eine Botenpost über Hof, Schleitz, Roda, Naumburg bis Halle a. S. und von hier gemeinschaftlich mit den Lüneburgischen Behörden bis Celle.

In jedem der genannten Orte mußte sich ein Bote aufhalten, der die ihm von den angekommenen Boten zugebrachten Briefe sogleich, bei Tage wie bei Nacht, weiter bis zum folgenden Stationsorte eines Boten beförderte.

Auf jedem dieser Botenwechsel war ein Beamter (Postverwalter) bestellt, der das angekommene Brief-Packet annahm, in ein Buch (Manual) verzeichnete und dem abgehenden Boten einen Post-(Stunden)-Zettel einhändigte, in den er die Stunde der Ankunft und des Abgangs eintrug.

In einem Schreiben des Kurfürsten Joachim Friedrich vom 15. Dezember 1600 an das Domkapitel zu Magdeburg wird einer seit vielen und undenklichen Jahren über Zinna nach Annaburg „eingerichteten“ Botenpost und des mit dem Kaiser und den Mitkurfürsten geführten Schriftwechsels gedacht, der durchaus frei befördert werden müsse, weil er Reichssachen betreffe; auch sei es dringend nötig, diese und andere Briefe schleunigst zu bestellen.

Drei Jahre nachher (1603) waren schon eine Botenpost von Brandenburg nach Stettin und auf einen kurfürstlichen Befehl vom 13. November 1604 an den Kammermeister (Direktor) in Küstrin, auch eine solche mit Botenwechsel von Amt zu Amt über Landeck und Neuhof bis Marienwerder vorhanden, um die herrschaftlichen Briefe aus und nach Preußen schleuniger zu besorgen.

Hieraus ergiebt sich, wie ausgedehnt schon zu jener Zeit

in den Marken die landesherrlichen Briefbeförderungsanstalten waren und daß sie jedermann mit benutzen konnte.

Am 18. Juli 1608 trat Johann Sigismund die Regierung der Kurlande an, welche im folgenden Jahre (1609) durch die Besitznahme der von seinem Schwiegervater Johann Wilhelm, dem letzten Herzoge von Jülich, ererbten Länderstücke Cleve, Mark und Ravensberg bedeutend vergrößert wurden. Dieser Zuwachs seines Gebietes häufte den Schriftwechsel mit den neuen Landesbehörden, dessen Beförderung aber wegen der so weiten Entfernung und der Trennung vom Mutterstaat durch die dazwischen liegenden fremden Gebiete gar sehr erschwert wurde. Vorzüglich erforderte das wichtige Herzogtum Preußen seine stete Aufmerksamkeit und öftere schriftliche und schleunige Mitteilung aller Ereignisse und Verfügungen, was freilich durch Boten zu Fuß nur langsam geschehen konnte. Johann Sigismund befahl deshalb 1610 dem Amtmann Ohm in Zehden (bei Freienwalde a. O.), die ihm zugebrachten Briefe nach Preußen durch reitende Boten von Stadt zu Stadt weiterzusenden, von den Briefempfängern einen Empfangschein ausstellen und diesen zurückbringen zu lassen.

Diese Anstalt ist die „erste Reitpost“ in Brandenburg-Preußen; dieselbe ist also fünf Jahre vor der Investitur des Grafen von Taxis als Reichs-General-Erbpostmeister in Deutschland entstanden.

Kurfürst Johann Sigismund hatte ums Jahr 1610 vierundzwanzig vereidete Boten, welche die Briefe, in Büchsen verwahrt, fortschafften. Drei Büchsen waren von Silber und nur für die Schreiben der Kurfürsten, einundzwanzig Büchsen von Blech oder Zinn und für die Kanzleibriefe bestimmt; deshalb führten die Boten in der damaligen Sprache die Namen Silberbotten und Kanzleibotten. Die Amtsschreiber, welche die Boten abzufertigen hatten, erhielten jährlich einen blauen Uniformsrock aus der Hofschneiderei statt Besoldung und die Boten selbst aus der kurfürstlichen Hofrente pro anno einen Rock mit einem auf der linken Seite der Brust angebrachten silbernen

Schilde, in welches das kurfürstliche Wappen eingraviert war. Ohne diesen Rock durfte kein Bote bei dem Amtsschreiber, später Botenmeister genannt, erscheinen und sein Amt verwalten. Als Legitimation führten sie einen Stundenzettel bei sich, in welchem die Quittung über die Briefe und die Abgangs- und Ankunftszeit der Boten und zwar in folgender Form eingezeichnet wurden: kommen und gegangen von Brandenburg am Abend conception Mariae. Vor Mitternacht hora X.

Die damaligen feindseligen Verhältnisse, die Vorboten des dreißigjährigen Krieges, bedingten, ein schleuniges Befördern des Briefwechsels des Kurfürsten mit seinen Verbündeten und mit seinen entfernten Provinzen anzuordnen und die Mängel und Mißbräuche abzuschaffen, welche bei den landesherrlichen Botenanstalten eingerissen waren. Der Kurfürst erließ daher (unter'm 20. Juni 1610) eine „neue Post- und Boten-Ordnung,“ in welcher den vereideten Kanzlei- oder Postboten genau vorgeschrieben war, wie viel sie Lohn- und Zehrungsgelder nach der Entfernung des Ortes und der Jahreszeit berechnen — und was sie für jede Reise (Botengang) nach Mainz, Speyer, Darmstadt, Braunschweig, Kopenhagen, Cleve, Wien, Krakau &c. erhalten sollten.

Die Sorge für Preußen bewog den Regenten in Königsberg (i. Pr.) zu verweilen. Um aber die Kurlande und das Clevische in Verbindung zu erhalten, mußte der Botenmeister (jetzt Hofpostmeister) in Berlin eine besondere Botenpost von dort bis nach Marienwerder, von drei zu drei Meilen einrichten, die Amtsdiener jeden Orts zu Boten bestellen und vereiden, und die Amts- und Stadtschreiber zu Postverwaltern annehmen. Jene erhielten vier Gulden jährliches Gehalt, letztere jährlich ein Kleid aus der Hofschneiderei statt der Besoldung, wie aus dem Berichte des Botenmeisters Frischmann vom 22. September 1616 zu ersehen ist.

Das langsame, gefahrvolle Befördern der Briefschaften durch Fußboten blieb höchst nachteilig und häufig gingen Klagen ein, daß die Briefe entweder nicht richtig bestellt oder verloren, oder

die Boten unterwegs von dem herumstreifenden Gesindel und den Nachzüglern beraubt, auch wohl erschlagen worden waren. Dies bewog den Nachfolger Sigismunds, den Kurfürsten Georg Wilhelm, die von seinem Vater (1610) errichtete reitende Post von Zehden nach Marienwerder geregelter besorgen zu lassen; denn der zwischen Schweden und Polen auf 32 Jahre geschlossene Waffenstillstand ließ die Sicherheit Westpreußens erwarten. Diese Post war am 21. November 1620 im Gange.

Der Kurfürst Georg Wilhelm starb in Königsberg am 1. Dezember 1640.

Während seiner Regierung hatten 1618 die Greuel des dreißigjährigen Krieges begonnen, der Postenlauf wurde in dieser schweren Kriegeszeit gehemmt und die Briefsendungen bewirkten größtenteils Leute, die sich durchschlagen mußten und reitende Feld- oder Heerboten (Feld-Couriere). —

„Im dreißigjähr'gen Kriege gings
Der Post oft miserabel,
Zumal wenn was zu schmausen d'rinn
Für der Croaten Schnabel,
Da wurden Pferde ausgespannt,
Der Schwager vor den Kopf gerannt
Und von dem Bock gerissen."

II.

Der Kurfürst Friedrich Wilhelm trat sein Herrscheramt mit hohem Mute, thätiger Kraft und rascher Besonnenheit an und ist als der recht eigentliche Begründer des brandenburgisch-preußischen Postwesens anzusehen. Wo er sich auch immer befand, mußten die Berichte, selbst aus den entferntesten Orten des Landes, unmittelbar an seine Person erstattet werden, und da ihm die Art der Beförderung eine zu saumselige war, so erhielten die Reitposten

eine größere Ausdehnung. In den Jahren von 1646—1649 errichtete er drei neue Postkurse (von Memel nach Danzig, von Königsberg nach Warschau und von Berlin nach Cleve). Bei seinem Tode bestand in den preußisch-brandenburgischen Staaten bereits eine ununterbrochene Postlinie von 187 Meilen Länge, von der kurländischen Grenze bis Geldern, und nur in den westphälischen Provinzen bestanden Thurn- und Taxissche Reichsposten, die vorher schon dort vorhanden gewesen waren.

Nach dem westphälischen Frieden, im Jahre 1648, wurde dem kurfürstlichen Postwesen ganz besondere Aufmerksamkeit zugewendet und auf mehreren Kursen wurden neue Posten eingerichtet. In dieser Zeit zeichnete sich für die Ausbildung des Postwesens der dazu beauftragte Kammer-Registrator und Hofrentmeister Michael Matthias ganz besonders aus. Derselbe war 1654 zum Oberaufseher der Posten bestellt worden, und wurde dem großen Kurfürsten durch seinen Freimut bekannt, den derselbe als Registrator bei der Durchsicht einer schon ausgefertigten Urkunde — in welcher dem Grafen von Taxis das erbetene Postregal im Kurbrandenburgischen überlassen wurde — sein Bedenken äußerte und unter sachlicher Begründung anriet, die Bewilligung zurückzunehmen.

Nach Stephans „Geschichte der Preußischen Post" verschmähte der Graf von Thurn und Taxis selbst Bestechungsversuche beim Landespostmeister Matthias nicht, indem er ihm das Versprechen geben ließ, er werde ihn mit der Direktion des ganzen Postwesens in den kurbrandenburgischen Landen betrauen und so viel geben, daß er als ein vornehmer Edelmann davon leben könne.

Im Jahre 1651 schrieb der Kurfürst Friedrich Wilhelm dem General-Reichs-Erbpostmeister kurz und bündig, daß er bereits eigene Posten in seinen Landen angelegt habe und „daher zur Vermeidung allerhand Ungelegenheiten keine anderen dulden könne."

Daneben versagte er der Taxis'schen Post, welche zwischen Nürnberg und Hamburg eingerichtet werden sollte, den Durchgang durch sein Gebiet und bestimmte auch den Herzog von

Braunschweig-Lüneburg dazu. Darauf beschwerte sich der Graf von Taxis beim Kaiser und auf das desfalsige Schreiben des letzteren erklärte Friedrich Wilhelm unterm 2. Juli 1652 unumwunden

„daß in seinen Landen schon von seines Großvaters Zeiten her Torritorialposten gewesen seien. Seine eigene Post versähe den Dienst besser, als irgend eine fremde. Die Disposition über das Postwesen stände ihm kraft seiner Regalien zu. Seine Majestät habe ja in Ihren Erblanden auch ihre eigenen Posten."

An den Grafen von Taxis schrieb der Kurfürst ebenfalls und zwar deutlich,

„daß er sich solche unerträgliche Servitut unter keinen Umständen aufbürden lassen und seine landesfürstliche Hoheit nachdrücklich mainteniren werde."

Trotzdem forderte der Kaiser auf das stete Drängen des Fürsten Lamoral von Taxis den Kurfürsten später unterm 20. Dezember 1659 doch noch einmal auf, seine Landesposten aufzuheben und die Reichsposten in seinen Staaten zuzulassen. „Er getröste sich," — heißt es in dem betreffenden kaiserlichen Schreiben — „wenn der Kurfürst in seinen Landen den Anfang mache, die Bestellung der Taxis'schen Posten zu gestatten, dann die benachbarten Stände desto eher darin nachfolgen würden; daher er den Kurfürsten nochmals freundoheimlich und gnädiglich ersuche, bei den Seinigen Verordnung zu thun, daß dem Grafen von Taxis an Bestellung seines Postwesens, als womit er vom Kaiser belehnt sei, länger nicht verhindert werde."

Auf dieses kaiserliche Schreiben erteilte der Kurfürst unterm 26. April 1660 folgende geharnischte Antwort:

„Er habe aus dem Schreiben des Kaisers vom 20. Dezember des verflossenen Jahres ersehen, was der Kaiser auf das unbefugte Anhalten und Vorgeben des Grafen von Taxis wegen der Posten anher haben gelangen lassen. Er (der Kurfürst) habe keine Ursache und sei ganz und gar nicht gemeinet, sich mit dem Grafen von Taxis über seine landes-

herrliche Hoheit und die ihm zustehenden, vom heiligen römischen Reich zu Lehen tragenden Regalien in einige Weise und Wege einzulassen; er wolle sich auch zu dem Grafen Taxis nicht versehen, daß dieser sich unternehme, die unbeschränkte Übung seiner vorgedachten Hoheit und Gerechtigkeiten einen Eingriff und Unordnung zu nennen, sondern daß sich der Graf Taxis in seinen gebührenden Grenzen halten und daher weder ihm, noch auch andern Ständen die Hoheit, die vor vielen Hundert Jahren erlangte Reichsbelehnung und deren ruhige und ungekränkte Ausübung in Zweifel ziehen und sich eine schwere Verantwortung aufladen werde. Damit aber der Kaiser die wahre Bewandtnis in diesen Postsachen habe, so wolle er denselben blos bis zu diesem Ende und in keiner anderen Intention Nachfolgendes vorstellen: Es haben, nachdem 1615 Lamoral von Taxis von dem Kaiser Mathias die Belehnung über die Posten erlangt, zwar auf die am 26. Juni 1615 von dem Kaiser geschehene Ersuchung wegen Anrichtung verschiedener neuer Posten im Reich einige Kurfürsten und Stände sich solches gefallen lassen, die übrigen aber die Posten und deren unbeschränkte Bestellung in ihren Landen wie vorhin, also auch nochmals behalten und darin keine Änderung zulassen wollen; wie denn auch die Kurfürsten von Brandenburg nie andere Posten als die ihrigen gehalten, Postmeister und das weitere Erforderliche geordnet und bis zur Stunde in ruhiger Ausübung des Postrechts gewesen und geblieben seien. Daß sich nur etliche Kurfürsten, Fürsten und Stände zu der Taxis'schen Belehnung vorfanden, daß sogar etliche vornehme Reichsstädte dawider ihr Recht und Besitz angeführt, bezeuge neben den Reichsakten Kaiser Ferdinand II. in seinen an die Städte Köln, Nürnberg und Frankfurt am 5. Juli 1624 erlassenen Schreiben selbst. Es sei ferner die Belehnung des Grafen Taxis nur auf die damals neu angeordnete und von Alters gebräuchliche Ordinaripost eingerichtet und wie der von rc. Taxis ausgestellte Revers, und dies beweise, daß ausdrücklich die österreichischen als Reichslande ausgezogen seien und daß das

erzherzogliche Haus Österreich durch die von den römischen Kaisern dem Grafen Taxis erteilte Belehnung seinen österreichischen Posten auf keinerlei Weise habe Eintrag thun lassen. Endlich habe Ferdinand II., als er 1636 von dem kurfürstlichen Kollegium in Postsachen ein Bedenken begehrt, blos die Metzgerposten und das Botenwerk zum Gegenstande derselben gemacht, und das kurfürstliche Kollegium habe sofort am 27. Januar 1637 sich dahin erklärt, daß den Ständen anheimzustellen sei, solche Anordnungen kraft der Regalien, womit sie vom Reiche belehnt, in ihren Territorien selbst zu machen, daß es (das k. Kollegium) anstehen müßte, das Botenwerk durchgehends zu verbieten, da einige Reichsstände und Städte sich auf das alte Herkommen bezogen; wie sodann auch Ferdinand III. einzig und allein von den Metzgerposten und dem Botenwerk, soweit dasselbe von den Kauf- und Handelsleuten und Städten dem kaiserlichen Postwesen zum Nachteil über Fug und Gebühr ausgedehnt werde, in dem am 12. August 1627 publizierten Postpatente gesprochen, aber nicht begehrt habe, einem Kurfürsten oder Reichsstande in seinem wohlhergebrachten Postrechte Eintrag zu thun. Überdies weisen die Protokolle bei der letztvorgekommenen Kaiserwahl nach, daß bei dem Artikel 35 der Kapitulation ausdrücklich festgesetzt worden sei, es sei dieser Artikel nicht anders zu verstehen, als daß alles den Kurfürsten, Fürsten und Ständen, an ihrem Postregal und dessen Ausübung, sowie auch denjenigen Ständen, welche gewisse Verträge hätten, unnachteilig sei; daß ferner, wenn ein oder der andere Kurfürst, Fürst oder Stand aus gutem freien Willen sich mit den Grafen von Taxis der Posten halber verglichen, dies den anderen, welche sich wie zuvor auch in's Künftige des Postregals in ihren Ländern bedienen wollen, keineswegs zum Nachteile gereichen solle. Übrigens versichere er (der Kurf.) dem Kaiser, daß in seinen Landen die Posten sogut, wie immer möglich eingerichtet seien, so daß die gräflich Taxis'schen Postbedienten dadurch nicht wenig aufgemuntert und zu gleichmäßiger schleuniger Beförderung und besserer Bestellung der Post angetrieben worden seien. Der Kaiser werde aus diesem

Berichte des Kurfürsten Rechte abnehmen und dagegen des Grafen von Taxis Unfug, worüber sich neben anderen auch die fürstlichen Häuser Braunschweig und Hessen auf das Höchste beschweren, leicht erkennen. Er ersuche daher den Kaiser, daß er dergleichen unziemliches Beginnen dem Grafen Taxis ernstlich verweise und diesen dahin anhalte, daß er künftig gegen die höheren Stände sich anders betrage, mit dem aus dem heiligen römischen Reich ziehenden Vorteil sich vergnügen lasse und zu keinem anderen Nachdenken Ursache oder Anlaß gebe. Der Kaiser werde noch das, was er in seinen Reichslanden in diesem Stücke für gerecht und billig halte, anderen Ständen, also auch ihm, dem Kurfürsten gerne gönnen, auch vermöge seines kaiserlichen Amtes und Kapitulation, Kurfürsten, Fürsten und Stände, also auch ihn, den Kurfürsten, in seiner vom Reiche zu Lehen tragenden Hoheit, Gerechtigkeit, Privilegien und ruhig gehabten Besitz kaiserlich schützen, um was er denn hiermit bitte."

Auf diese unerschrockene Erklärung antwortete Kaiser Leopold denn auch unterm 12. Juli 1660:

„Seine Intention sei es nicht, weder dem Kurfürsten noch einigen anderen Ständen des Reiches von ihren Regalien das geringste zu entziehen; er wolle also dem Werke weiter nachdenken und ersuche nur den Kurfürsten, er möge, wenn er schon für seinen Teil opponiere, es dabei genug sein lassen, und nicht noch die anderen Reichsstände in ihrem Widerstande bestärken, auch ihnen die Hand dazu nicht bieten." —

Es ist hiernach Thatsache, das in dem Kurlande Brandenburg und dem Herzogtum Preußen niemal Thurn- und Taxis'sche Posten bestanden haben.

Von nun an blieb der Kurfürst unangefochten. Seine Posten standen bereits seit 1649 unter Leitung des Staates und ihr Fortbestehen blieb, Dank seiner Energie, für immer gesichert!

Die Grundsätze, nach welchen Friedrich Wilhelm seine Posten geleitet wissen wollte, konnten nur segensreich auf seine und die benachbarten Lande einwirken. Er widmete die Anstalt

dem Gemeinwohl. Kurfürst Friedrich Wilhelm der Große war sonach der erste deutsche Reichsfürst, welcher seine Territorialposten nach den heutigen Prinzipien einrichtete.

Er hielt es für erforderlich, das Postwesen einem der höchsten Staatsbeamten unterzustellen und ernannte seinen Geheimen-Staats-Rat (Minister) Reichsfreiherrn Otto von Schwerin zum Vorstand und 1652 zum Ober-Post-Direktor. Dieser zog jenen geprüften, in Postsachen so erfahrenen und bewährten **Michael Matthias** in allen Postangelegenheiten zu Rate, trug dessen Vorschläge und Meinungen dem Kurfürsten vor und ließ solche, nach dessen erteilter Genehmigung, ausführen. Jener Freiherr Otto von Schwerin ist sonach der **erste Post-Chef** in der Reihe der brandenburgisch-preußischen. Im Jahre 1654 wurde das Postwesen eine besondere Abteilung (Departement) der Staatsverwaltung, die sogenannte „Post-kammer."

Nach der Besitznahme des Herzogtums Ostpreußen, welche 1656 durch die Aufhebung der polnischen Lehns-Herrschaft über dasselbe erfolgte, konnte der Landesherr ohne Rücksicht und Willensbeschränkung Staatseinrichtungen treffen, zu welchen das Postwesen, als das vorzüglichste Beförderungsmtttel, gehörte.

Für die Sicherheit der Sendungen auf der kur-brandenburgisch-preußischen Post wurde von ihrer Begründung an vorzugsweise gesorgt. Schon der große Kurfürst verordnete, daß der technische Betrieb und die Expeditionsformen so eingerichtet werden müßten, daß wegen des Verbleibes der Sachen „Jedermänniglich Red' und Antwort gegeben werden könne." Der Ersatz abhanden gekommener Postgegenstände wurde pünktlich geleistet. „Der Posten ganze Wohlfahrt beruhet darauf" — schrieb das spätere General-Postamt einmal an das General-Finanz-Direktorium — „wenn dasjenige, was wegkommt und nicht ausgeforscht werden kann, prompte wieder bezahlt wird."

Das Briefgeheimnis wurde anfangs heilig und treu bewahrt. Überhaupt war die Achtung vor dem Briefgeheimnis

früher in Deutschland im allgemeinen tiefer eingewurzelt, als in späterer Zeit. Verletzungen des Briefgeheimnisses wurden als ein Crimen falsi angesehen, worauf schwere Strafen standen.

In Gustav Adolphs Kriegserklärung an den Kaiser im dreißigjährigen Kriege stand die Verletzung des Briefgeheimnisses oben an, und im Jahre 1670 wurde die Gewährleistung des Briefgeheimnisses auf den deutschen Posten zum Reichsverfassungs-Artikel erhoben und in die Josephinische Wahlkapitulation aufgenommen. Während in anderen Ländern Staatsmänner, wie Richelieu, Cromwell u. a. die Postanstalt vielfach als Werkzeug der Polizei benutzten, ließ Friedrich Wilhelm, der große Kurfürst, seine Postbeamten auf das Briefgeheimnis vereiden und befahl ihnen, bei Leib und Leben, Niemanden, wer es auch sei, von der Korrespondenz etwas anzuvertrauen.*) —

Bevor wir zur Geschichte des preußischen Postwesens unter dem Nachfolger des großen Kurfürsten übergehen, sei hier noch der ersten kurfürstlich brandenburgischen Posthäuser gedacht.

*) Es sei hier noch einiger eigenartiger Postverhältnisse in Schlesien gedacht. Als Karl X. von Schweden im Jahre 1658 in Dänemark einfiel, eilte der Kaiser den Polen zu Hilfe. Feldmarschall Raimund Graf Montecucculi ging bei Cüstrin über die Oder, vereinigte sich mit den Truppen des Kurfürsten von Brandenburg, rückte durch das mecklenburgische und hamburgische Gebiet, stieß bei Wandsbeck zu den Polen und nahm Holstein in Besitz. Während der Feldmarschall noch in Mecklenburg stand, erhob er Beschwerde wegen der langsamen Überkunft der Briefe. Infolge dessen befahl der Kaiser Leopold, die Post von Wien nach Breslau bis zur brandenburgischen Grenze aus Kammermitteln anzulegen. Der brandenburgische Postdirektor Matthias vereinbarte darauf in einer Zusammenkunft mit dem kaiserlichen Postdirektor zu Breslau die Einzelnheiten und die Post kam zu stande. Im Jahre 1696 treffen wir zu Grünberg (in Schlesien) den Johann von Arnold als kaiserlich-österreichischen und kurbrandenburgischen Grenzpostmeister. In Breslau, wo sich das kaiserlich-österreichische Postamt befand, erhielt der Ober-Postmeister Johann Sebastian Peschel 40 Thaler jährlich von Preußen als Neujahrsgeschenk, wofür er den Postbericht (Nachricht von der Ankunfts- und Abgangszeit der Posten auf allen Stationen seines Kurses), auf weißem Atlas gedruckt und mit goldenen Treffen besetzt, dem Monarchen zustellen mußte.

Das erste kurfürstliche Posthaus in Königsberg i. Pr. war in der Wassergasse. In Minden wurde der sogenannte Nagelshof zum Posthause hergegeben. In Wutzlow — zwischen Stolp und Danzig — wurde 1667 das von Lietzen'sche Lehensgut für 1650 Thlr. und in Magdeburg 1669 ein am neuen Markte, nahe der Nikolaikirche belegenes Haus für 743 Thlr. 18 Sgr. 10 Pfg. für die Post angekauft. Die Verlegung des Berliner Postamtes nach der Poststraße No. 1 erfolgte im Jahre 1685. Das Haus gehörte bis dahin der Familie von Rochow. Früher wurden die Posten in dem Hause Brüderstraße No. 4 expediert, welches der Botenmeister Frischmann 1613 von dem Kurfürsten als Eigentum erhielt. Diese „alte Post" erfuhr insofern eine Erweiterung, als später das 1701—3 von Andreas Schlüter für den Minister Friedrichs I., den Grafen Wartenberg, erbaute Haus an der Ecke der Burg- und Königsstraße hinzugenommen wurde. Im Jahre 1815 kamen die Häuser Spandauerstraße 21 und 22 in den Besitz des General-Postamtes, von denen das erstere vom Kurfürsten Joachim II. erbaut und von Johann Georg 1578 der Frau von Kohl geschenkt, 1610 vom Geheimen Rat von Dieskau, 1615 vom Geheimen Etatsrat und Lehnssekretair Stange, sodann vom Staatsminister Münders und 1683 vom Geheimen Etatsrat von Rhetz erworben wurde, nach dem es dessen Schwiegersohn, der General-Lieutenant von Gersdorf und später der Bankier und Geheime Kommissionsrat Schütze besaß, und von dem das letztere der Bürgermeister Scholle 1599 den Gebrüdern von Arnim verkaufte, nach welchen es 1654 in den Besitz des Feldzeugmeister Graf Sparr, 1668 an den Geheimen Rat von Blumenthal und 1732 an den Etatsminister von Viereck überging, der auch No. 21 hinzukaufte und beide Häuser ausbauen ließ. Erst später wurde das Grundstück, Königsstraße 6, dazu erworben, welches im 16. Jahrhundert dem damals wegen seiner ausgebreiteten Handelsgeschäfte berühmten Leonhard Weiler gehört hatte. Es waren ursprünglich zwei Häuser gewesen, die später in eins umgebaut und im 17. Jahrhundert vom Staatsminister von Meinders gekauft, das

von dessen Erben dem Staatsminister von Kraut abgetreten wurde. Von diesem erwarb es im Jahre 1724 der Feldmarschall und Staatsminister von Grumbkow, und dieser ließ durch Martin Heinrich Böhme, einen Schüler Schlüters, dem Hause eine neue Façade und beträchtliche innere Veränderungen geben. Auch in Stettin wurde der Postverwaltung ein eigenes Amtsgebäude überwiesen. Dieses, in der Schulgasse belegene Haus, die alte Münze genannt, schenkte der Herzog Bogislaw zu Croy 1650 dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm, und letzterer 1655 dem Oberstallmeister Georg Ehrenreich von Burgsdorf, welchem es 1678 für 1500 Thlr. abgekauft wurde, um als Posthaus benutzt zu werden. Während Stettin sich unter Schwedischer Herrschaft befand, wurde dies Haus für Kurfürstliche Rechnung vermietet. —

Als der große Kurfürst im Jahre 1688 starb, übernahm sein Nachfolger Kurfürst Friedrich III. mit den brandenburgisch-preußischen Staaten zugleich ein wohlgeordnetes Postwesen, jedenfalls das musterhafteste jener Zeit. Allerdings waren unter anderem die Wagen noch sehr unvollkommen, was jedoch bei den geringen Fortschritten, welche der Wagenbau bis dahin überhaupt gemacht hatte, nicht befremden kann. Die auf hölzernen Achsen ruhenden Wagen waren anfangs meist unbedeckt, hatten ungepolsterte Sitze ohne Lehne, hinten eine Schoßkelle für das Gepäck und vorne einen Kasten zur Aufbewahrung der Briefbeutel, Gelder und Wertstücke.

Die erste Personenpost hatte die Taxis'sche Verwaltung zwischen Nürnberg und Frankfurt a. M. im Jahre 1690, der sieben Jahre später eine gleiche von Hessen und Kurbrandenburg gemeinschaftlich getroffene Einrichtung zur Beförderung von Postreisenden zwischen Leipzig und Magdeburg folgte.

Besonderes Aufsehen erregte die Journalière zwischen Berlin und Potsdam, welche vom Jahre 1745 ab zuerst täglich einmal, bald darauf täglich zweimal hin und zurück fuhr und wegen ihrer Schnelligkeit und Regelmäßigkeit (sie legte die Strecke zwischen Berlin und Potsdam in 4 Stunden zurück) allgemeine Bewunderung erregte.

Im Jahre 1695 wurden die Wagen mit einem Verdeck von „gewächseter Leinwand“ versehen, von welcher Verbesserung man hoffte, „daß sie einen Haufen Passagiere auf die Posten ziehen werde.“

An beiden Seiten konnte der, übrigens mit Thüren versehene Wagen durch Leinwandrouleaux verschlossen werden, wie bei Regenwetter, Sturm und Schneegestöber. Später wurden die Sitze mit Lehnen versehen, das Strohbund durch ein gepolstertes Kissen ersetzt, und die Wagenlaternen und Aufsteigetritte eingeführt, auch die Packräume vergrößert, indem zuvor häufig die Pakete nebst den Futtersäcken der Postillons unter und neben die Sitze der Passagiere hatten verladen werden müssen. Solch' ein Wagen hielt nur zwei Jahre aus, was bei der Bauart und den schlechten Wegen nicht zu verwundern war. Der Preis eines Postwagens war im ersten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts in Berlin 24 Thlr., am Rhein 30 Thlr. und in Pommern 21 Thlr., während z. B. ein Postillonsrock 12—17 Thlr. kostete. Im § 7, Kap. VI der Postordnung von 1712 ist bestimmt, daß kein Pferd zur Post tüchtig befunden werden solle, welches in den östlichen Provinzen nicht zum mindesten 20—30, in den westlichen 30—40 Thaler wert sei!

Ein fühlbarer Übelstand war der Wechsel der Wagen auf jeder Station, sowie der Mangel tüchtiger Posthalter. Das Postfuhrwesen war meist in den Händen der Postmeister, oder bei kleinen Stationen in denen der Postillons, was zu mancherlei Unzuträglichkeiten führte.

Die Extra-Post-Anstalt wurde in früheren Zeiten durch das unter Aufsicht und Leitung des Staates stehende Institut der Reihefahrten ersetzt, zu welchem alle zünftigen Fuhrleute herangezogen wurden. Allein den steigenden Anforderungen des Verkehrs war dies Institut auf die Dauer nicht gewachsen. Es fehlte den Postämtern an Mitteln unter den enrollierten Bürgern und Fuhrleuten Disziplin und militärische Ordnung aufrecht zu erhalten. Bei schlechten Wegen oder in der Erntezeit ꝛc. weigerten sie sich nicht selten unter allerlei Vorwänden, ihre Verpflichtungen zu erfüllen; sie hielten

meist schlechte Pferde, untaugliches Geschirr, fuhren ohne des Postamts Vorwissen, überteuerten die Reisenden und was der Unzuträglichkeiten mehr waren.

Durch Edikt vom 8. August 1712 wurde daher zunächst für die östlichen Provinzen der Monarchie das Institut der Reihefuhren gänzlich aufgehoben und dem Postmeister zur Pflicht gemacht, für die Fortschaffung der Extraposten zu sorgen. Diese Maßregel trug zur Hebung des für den Reiseverkehr unter den damaligen Verhältnissen sehr wichtigen Extrapost-Institutes bei. —

Schon seit 1693 waren neben den reitenden auch fahrende Posten auf den wichtigen Kursen von Halberstadt nach Cassel, diesem für die Staaten des Kurfürsten so wichtigen Verkehrswege, eingerichtet worden. Später genehmigte Kurmainz, daß in Duderstadt eine brandenburgische Station unterhalten werden dürfte, die bald zu einem Hauptknotenpunkte des Verkehrs wurde.

Wie von Stephan in seiner „Geschichte der preußischen Post" mitteilt, bedurfte es eines Zeitraums von fünf Jahren seit Bestehen des Postamts in Duderstadt, bis man die Entdeckung machte, daß die Korrespondenz aus Berlin, Pommern, Preußen, Rußland ꝛc. nach Nürnberg, Augsburg und darüber hinaus nach Italien schneller über Duderstadt als über Leipzig ging.

Dessenungeachtet benutzte man den vorteilhafteren Weg keineswegs sofort zur Versendung der Briefschaften; vielmehr erhielt der preußische Resident in Nürnberg erst den Auftrag, den dasigen Thurn- und Taxis'schen Postmeister zu veranlassen, daß er die in Rede stehende Korrespondenz nicht ferner über Leipzig, sondern über Duderstadt sende.

Durch ein Geschenk von hundert Dukaten und unter der Bedingung, daß die Sache geheim gehalten werde, ließ sich dieser bewegen, die gewünschte Leitung der Briefschaften allmählich zu bewerkstelligen, damit sich die sächsische Postverwaltung nicht verletzt fühle, die ohnehin der preußischen Post nicht sehr gewogen war, was sich noch von der Zeit her schrieb, als Kur-

brandenburg in Leipzig eine eigene Postanstalt errichtet und eine Post von Berlin über Wittenberg nach Leipzig gelegt hatte.

Interessant ist die protokollarische Vernehmung eines brandenburgischen Postillons jener Tage, welche jenes gespannte Verhältnis treffend illustriert, und welches sich in v. Stephan „Geschichte der preußischen Post“ findet. Der Postillon Valentin Schulz aus Düben machte bei seiner amtlichen Vernehmung nämlich folgende Aussage:

„Als ich am 28. September 1692 bei meiner Ankunft in Leipzig nach dem kurbrandenburgischen Faktor fragte, wurde mir geantwortet, daß derselbe dort nichts mehr zu thun habe. Da ich nun das Postvelleiß' nicht von mir lassen wollte, ruffte der Ober-Postmeister mit groß Geschrey seine Leute, stieß mich mit dem Velleiß' weg und schrie: wollt ihr Sakr . . . . Kerle euch noch wehren; eure Blauröcke und Calessen sind hier am längsten gesehen worden! Und da ich mich dennoch wehrete, ließ er Häscher rufen; da entstand ein groß Zulauff von Leuten und war viel Lärmens. Die Häscher machten Anstalt, mich und meine Pferde in Arrest zu nehmen. Da konnt' ich nicht weiter wider die Gewalt und überließ ihm das Velleiß.“

So wie Schulz ging es noch andern Postillons, wofür man sich brandenburgischerseits an den sächsischen Postillons rächte, welche das Mansfeldische und Halberstädtische berührten.

Um jene Zeit tauchte im äußersten Westen der brandenburgischen Staaten in einem schlichten Privatmann eines der ersten brandenburgisch-preußischen Postgenie's auf. In Cleve hatte nämlich der kurbrandenburgische Hofmusikus Schöpplenberg unter kurfürstlichem Schutz und Privilegium eine regelmäßige Personen- und Postfuhrgelegenheit zwischen Cleve und Köln eingerichtet, welche er später auch auf die Linie von Cleve nach Nymwegen ausdehnte. Selbstverständlich war auch diese Post nicht ohne Anfechtung geblieben, besonders auf Betreiben des Taxis'schen Postmeisters in Köln; schließlich gelang es aber doch im Jahre 1699, nachdem Schöpplenberg einen im letzten

Moment auftretenden Konkurrenten überbot, gegen eine Abgabe von jährlich zweihundert Thalern auch die Konzession der Kur-Kölnischen Kammer zu erlangen. Schöpplenberg erhielt nun seine Ernennung zum kurbrandenburgischen Post-Kommissarius „und — bemerkt Veradarius im „Buch von der Weltpost“ — der Köln-Nymwegener Postkurs, der eine bis dahin ungeahnte Beschleunigung der Verbindung mit Amsterdam bildete, bewährte sich so gut, daß noch unter den Nachkommen des Postkommissarius Schöpplenberg das Posthaus in Cleve lange Zeit eine der wichtigsten Stationen im Postverkehr zwischen Deutschland und Holland bildete.

Um den zu immer größerer Bedeutung anwachsenden Postverkehr zwischen Holland und den österreichischen Landen, namentlich der Hauptstadt Wien, von dem Taxis'schen Kurse über Nürnberg und Leipzig abzulenken, wurde nach langem Kampfe mit dem Fürsten von Taxis eine nähere und schleunigere Postverbindung über Berlin und Breslau eingerichtet, nachdem schließlich der österreichische General-Postmeister durch „Überschickung einer wohlgemachten Berliner Chaise,“ die ihm bei dem preußischen Gesandten in Wien so sehr gefallen hatte, für den Plan günstig gestimmt worden war. —

Friedrich III. belehnte, nachdem er sich in Königsberg am 18. Januar 1701 die preußische Königskrone auf's Haupt gesetzt, als König Friedrich I. zur Erhöhung des Glanzes der Königswürde den Grafen Johann Casimir Kolbe von Wartenberg mit dem von ihm geschaffenen „Erb-General-Postmeister-Amte.“ *) Während Wartenbergs Amtsführung wurden neue Postkurse errichtet, die Vorrechte und Gerichtsbarkeit der Postbeamten, auch die Erwerbszweige der Fuhrleute und Schiffer in Hinsicht des Post-Regals festgestellt, welches alles von dem damaligen Postrate Christian Grabe ins Werk gesetzt worden ist. Grabe, der sich überhaupt um Begründung und Ausbildung der preußischen Post große Verdienste erwarb, hat als Postrat und Mitglied des General-

*) Das Erbland-General-Postmeister-Amt bekleideten zu gleicher Zeit der Fürst von Taxis im deutschen Reich, Graf Paar in Österreich und Graf Platen in Kurhannover.

direktoriums das Postdepartement in den Jahren 1703—1732 unter Friedrich I. und Friedrich Wilhelm I. und unter deren betreffenden Ministern das Postdepartement geleitet, auch die Postarmenkasse gegründet.

Im Jahre 1712 übernahm der Staatsminister **von Kamecke** das General-Postmeister-Amt und nun erschien unterm 10. August (1712) die längst vorbereitete, vom Postrat Grabe ausgearbeitete Postordnung, als ein den damaligen Verhältnissen ganz angemessenes Postgesetz, auch wurde jedem der damals vorhandenen neunundneunzig Postämter eine nach den Orts-Entfernungen bestimmte Posttaxe zugefertigt.

Zwischen Berlin und Hamburg gingen täglich Posten. In ganz Schlesien gab es dagegen nur zwei Fahrposten von Breslau aus, nämlich eine nach Berlin und eine nach Leipzig; die übrigen waren nur Reitposten. Von Berlin ging Montag und Freitag nachmittag um zwei Uhr die fahrende, Dienstag und Sonnabend abends sechs Uhr die reitende Post über Crossen, Grünberg, Breslau nach Prag und Wien. —

Wie wir schon erwähnt, waren bis zum Jahre 1710 in den kurbrandenburgisch-preußischen Staaten die späteren Extraposten gänzlich unbekannt, obzwar mancherlei Arten von Postanstalten schon bis 1659, auch in den meisten Städten Posthaltereien bestanden. Die Reisen geschahen auf landesherrliche Pässe durch Dienst- und Paßfuhren, auch Postfuhren genannt.

Die Bedrückungen hatten jedoch so überhand genommen, daß der Kurfürst durch ein Edikt vom 8. Juni 1659 die Gültigkeit aller vorher erteilten Pässe aufhob und neue Bestimmungen erließ, wonach die Beförderung von Reisenden durch die Gespann haltenden Bürger nach einer bestimmten Reihenfolge geschehen sollte: diese Fuhrleute wurden Rollfuhrleute genannt, da ein jeder derselben in einem Verzeichnis, Rolle genannt, eingeschrieben sein mußte. Die Ordnung wurde durch einen Beamten, welcher den Titel: Postwagenmeister erhielt, beaufsichtigt, eine Charge

früher in Deutschland im allgemeinen tiefer eingewurzelt, als in späterer Zeit. Verletzungen des Briefgeheimnisses wurden als ein Crimen falsi angesehen, worauf schwere Strafen standen.

In Gustav Adolphs Kriegserklärung an den Kaiser im dreißigjährigen Kriege stand die Verletzung des Briefgeheimnisses oben an, und im Jahre 1670 wurde die Gewährleistung des Briefgeheimnisses auf den deutschen Posten zum Reichsverfassungs-Artikel erhoben und in die Josephinische Wahlkapitulation aufgenommen. Während in anderen Ländern Staatsmänner, wie Richelieu, Cromwell u. a. die Postanstalt vielfach als Werkzeug der Polizei benutzten, ließ Friedrich Wilhelm, der große Kurfürst, seine Postbeamten auf das Briefgeheimnis vereiden und befahl ihnen, bei Leib und Leben, Niemanden, wer es auch sei, von der Korrespondenz etwas anzuvertrauen.*) —

Bevor wir zur Geschichte des preußischen Postwesens unter dem Nachfolger des großen Kurfürsten übergehen, sei hier noch der ersten kurfürstlich brandenburgischen Posthäuser gedacht.

*) Es sei hier noch einiger eigenartiger Postverhältnisse in Schlesien gedacht. Als Karl X. von Schweden im Jahre 1658 in Dänemark einfiel, eilte der Kaiser den Polen zu Hilfe. Feldmarschall Raimund Graf Montecucculi ging bei Cüstrin über die Oder, vereinigte sich mit den Truppen des Kurfürsten von Brandenburg, rückte durch das mecklenburgische und hamburgische Gebiet, stieß bei Wandsbeck zu den Polen und nahm Holstein in Besitz. Während der Feldmarschall noch in Mecklenburg stand, erhob er Beschwerde wegen der langsamen Überkunft der Briefe. Infolge dessen befahl der Kaiser Leopold, die Post von Wien nach Breslau bis zur brandenburgischen Grenze aus Kammermitteln anzulegen. Der brandenburgische Postdirektor Matthias vereinbarte darauf in einer Zusammenkunft mit dem kaiserlichen Postdirektor zu Breslau die Einzelnheiten und die Post kam zu stande. Im Jahre 1696 treffen wir zu Grünberg (in Schlesien) den Johann von Arnold als kaiserlich-österreichischen und kurbrandenburgischen Grenzpostmeister. In Breslau, wo sich das kaiserlich-österreichische Postamt befand, erhielt der Ober-Postmeister Johann Sebastian Peschel 40 Thaler jährlich von Preußen als Neujahrsgeschenk, wofür er den Postbericht (Nachricht von der Ankunfts- und Abgangszeit der Posten auf allen Stationen seines Kurses), auf weißem Atlas gedruckt und mit goldenen Tressen besetzt, dem Monarchen zustellen mußte.

Das erste kurfürstliche Posthaus in Königsberg i. Pr. war in der Wassergasse. In Minden wurde der sogenannte Nagelshof zum Posthause hergegeben. In Wutzlow — zwischen Stolp und Danzig — wurde 1667 das von Lietzen'sche Lehensgut für 1650 Thlr. und in Magdeburg 1669 ein am neuen Markte, nahe der Nikolaikirche belegenes Haus für 743 Thlr. 18 Sgr. 10 Pfg. für die Post angekauft. Die Verlegung des Berliner Postamtes nach der Poststraße No. 1 erfolgte im Jahre 168?. Das Haus gehörte bis dahin der Familie von Rochow. Früher wurden die Posten in dem Hause Brüderstraße No. 4 expediert, welches der Botenmeister Frischmann 1613 von dem Kurfürsten als Eigentum erhielt. Diese „alte Post“ erfuhr insofern eine Erweiterung, als später das 1701—3 von Andreas Schlüter für den Minister Friedrichs I., den Grafen Wartenberg, erbaute Haus an der Ecke der Burg- und Königsstraße hinzugenommen wurde. Im Jahre 1815 kamen die Häuser Spandauerstraße 21 und 22 in den Besitz des General-Postamtes, von denen das erstere vom Kurfürsten Joachim II. erbaut und von Johann Georg 1578 der Frau von Kohl geschenkt, 1610 vom Geheimen Rat von Dieskau, 1615 vom Geheimen Etatsrat und Lehnssekretair Stange, sodann vom Staatsminister Münders und 1683 vom Geheimen Etatsrat von Rhetz erworben wurde, nach dem es dessen Schwiegersohn, der General-Lieutenant von Gersdorf und später der Bankier und Geheime Kommissionsrat Schütze besaß, und von dem das letztere der Bürgermeister Scholle 1599 den Gebrüdern von Arnim verkaufte, nach welchen es 1654 in den Besitz des Feldzeugmeister Graf Sparr, 1668 an den Geheimen Rat von Blumenthal und 1732 an den Etatsminister von Viereck überging, der auch No. 21 hinzukaufte und beide Häuser ausbauen ließ. Erst später wurde das Grundstück, Königsstraße 6, dazu erworben, welches im 16. Jahrhundert dem damals wegen seiner ausgebreiteten Handelsgeschäfte berühmten Leonhard Weiler gehört hatte. Es waren ursprünglich zwei Häuser gewesen, die später in eins umgebaut und im 17. Jahrhundert vom Staatsminister von Meinders gekauft, das

von dessen Erben dem Staatsminister von Kraut abgetreten wurde. Von diesem erwarb es im Jahre 1724 der Feldmarschall und Staatsminister von Grumbkow, und dieser ließ durch Martin Heinrich Böhme, einen Schüler Schlüters, dem Hause eine neue Façade und beträchtliche innere Veränderungen geben. Auch in Stettin wurde der Postverwaltung ein eigenes Amtsgebäude überwiesen. Dieses, in der Schulgasse belegene Haus, die alte Münze genannt, schenkte der Herzog Bogislaw zu Croy 1650 dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm, und letzterer 1655 dem Oberstallmeister Georg Ehrenreich von Burgsdorf, welchem es 1678 für 1500 Thlr. abgekauft wurde, um als Posthaus benutzt zu werden. Während Stettin sich unter Schwedischer Herrschaft befand, wurde dies Haus für Kurfürstliche Rechnung vermietet. —

Als der große Kurfürst im Jahre 1688 starb, übernahm sein Nachfolger Kurfürst Friedrich III. mit den brandenburgisch-preußischen Staaten zugleich ein wohlgeordnetes Postwesen, jedenfalls das musterhafteste jener Zeit. Allerdings waren unter anderem die Wagen noch sehr unvollkommen, was jedoch bei den geringen Fortschritten, welche der Wagenbau bis dahin überhaupt gemacht hatte, nicht befremden kann. Die auf hölzernen Achsen ruhenden Wagen waren anfangs meist unbedeckt, hatten ungepolsterte Sitze ohne Lehne, hinten eine Schoßkelle für das Gepäck und vorne einen Kasten zur Aufbewahrung der Briefbeutel, Gelder und Wertstücke.

Die erste Personenpost hatte die Taxis'sche Verwaltung zwischen Nürnberg und Frankfurt a. M. im Jahre 1690, der sieben Jahre später eine gleiche von Hessen und Kurbrandenburg gemeinschaftlich getroffene Einrichtung zur Beförderung von Postreisenden zwischen Leipzig und Magdeburg folgte.

Besonderes Aufsehen erregte die Journalière zwischen Berlin und Potsdam, welche vom Jahre 1745 ab zuerst täglich einmal, bald darauf täglich zweimal hin und zurück fuhr und wegen ihrer Schnelligkeit und Regelmäßigkeit (sie legte die Strecke zwischen Berlin uud Potsdam in 4 Stunden zurück) allgemeine Bewunderung erregte.

Im Jahre 1695 wurden die Wagen mit einem Verdeck von „gewächseter Leinwand“ versehen, von welcher Verbesserung man hoffte, „daß sie einen Haufen Passagiere auf die Posten ziehen werde.“

An beiden Seiten konnte der, übrigens mit Thüren versehene Wagen durch Leinwandrouleaux verschlossen werden, wie bei Regenwetter, Sturm und Schneegestöber. Später wurden die Sitze mit Lehnen versehen, das Strohbund durch ein gepolstertes Kissen ersetzt, und die Wagenlaternen und Aufsteigetritte eingeführt, auch die Packräume vergrößert, indem zuvor häufig die Pakete nebst den Futtersäcken der Postillons unter und neben die Sitze der Passagiere hatten verladen werden müssen. Solch’ ein Wagen hielt nur zwei Jahre aus, was bei der Bauart und den schlechten Wegen nicht zu verwundern war. Der Preis eines Postwagens war im ersten Jahrzehnt des 18. Jahrhunderts in Berlin 24 Thlr., am Rhein 30 Thlr. und in Pommern 21 Thlr., während z. B. ein Postillonsrock 12—17 Thlr. kostete. Im § 7, Kap. VI der Postordnung von 1712 ist bestimmt, daß kein Pferd zur Post tüchtig befunden werden solle, welches in den östlichen Provinzen nicht zum mindesten 20—30, in den westlichen 30—40 Thaler wert sei!

Ein fühlbarer Übelstand war der Wechsel der Wagen auf jeder Station, sowie der Mangel tüchtiger Posthalter. Das Postfuhrwesen war meist in den Händen der Postmeister, oder bei kleinen Stationen in denen der Postillons, was zu mancherlei Unzuträglichkeiten führte.

Die Extra-Post-Anstalt wurde in früheren Zeiten durch das unter Aufsicht und Leitung des Staates stehende Institut der Reihefahrten ersetzt, zu welchem alle zünftigen Fuhrleute herangezogen wurden. Allein den steigenden Anforderungen des Verkehrs war dies Institut auf die Dauer nicht gewachsen. Es fehlte den Postämtern an Mitteln unter den enrollierten Bürgern und Fuhrleuten Disziplin und militärische Ordnung aufrecht zu erhalten. Bei schlechten Wegen oder in der Erntezeit ꝛc. weigerten sie sich nicht selten unter allerlei Vorwänden, ihre Verpflichtungen zu erfüllen; sie hielten

meist schlechte Pferde, untaugliches Geschirr, fuhren ohne des Postamts Vorwissen, überteuerten die Reisenden und was der Unzuträglichkeiten mehr waren.

Durch Edikt vom 8. August 1712 wurde daher zunächst für die östlichen Provinzen der Monarchie das Institut der Reihefuhren gänzlich aufgehoben und dem Postmeister zur Pflicht gemacht, für die Fortschaffung der Extraposten zu sorgen. Diese Maßregel trug zur Hebung des für den Reiseverkehr unter den damaligen Verhältnissen sehr wichtigen Extrapost-Institutes bei. —

Schon seit 1693 waren neben den reitenden auch fahrende Posten auf den wichtigen Kursen von Halberstadt nach Cassel, diesem für die Staaten des Kurfürsten so wichtigen Verkehrswege, eingerichtet worden. Später genehmigte Kurmainz, daß in Duderstadt eine brandenburgische Station unterhalten werden dürfte, die bald zu einem Hauptknotenpunkte des Verkehrs wurde.

Wie von Stephan in seiner „Geschichte der preußischen Post“ mitteilt, bedurfte es eines Zeitraums von fünf Jahren seit Bestehen des Postamts in Duderstadt, bis man die Entdeckung machte, daß die Korrespondenz aus Berlin, Pommern, Preußen, Rußland &c. nach Nürnberg, Augsburg und darüber hinaus nach Italien schneller über Duderstadt als über Leipzig ging.

Dessenungeachtet benutzte man den vorteilhafteren Weg keineswegs sofort zur Versendung der Briefschaften; vielmehr erhielt der preußische Resident in Nürnberg erst den Auftrag, den dasigen Thurn- und Taxis'schen Postmeister zu veranlassen, daß er die in Rede stehende Korrespondenz nicht ferner über Leipzig, sondern über Duderstadt sende.

Durch ein Geschenk von hundert Dukaten und unter der Bedingung, daß die Sache geheim gehalten werde, ließ sich dieser bewegen, die gewünschte Leitung der Briefschaften allmählich zu bewerkstelligen, damit sich die sächsische Postverwaltung nicht verletzt fühle, die ohnehin der preußischen Post nicht sehr gewogen war, was sich noch von der Zeit her schrieb, als Kur-

brandenburg in Leipzig eine eigene Postanstalt errichtet und eine Post von Berlin über Wittenberg nach Leipzig gelegt hatte.

Interessant ist die protokollarische Vernehmung eines brandenburgischen Postillons jener Tage, welche jenes gespannte Verhältnis treffend illustriert, und welches sich in v. Stephan „Geschichte der preußischen Post“ findet. Der Postillon Valentin Schulz aus Düben machte bei seiner amtlichen Vernehmung nämlich folgende Aussage:

„Als ich am 28. September 1692 bei meiner Ankunft in Leipzig nach dem kurbrandenburgischen Faktor fragte, wurde mir geantwortet, daß derselbe dort nichts mehr zu thun habe. Da ich nun das Postvelleiß' nicht von mir lassen wollte, ruffte der Ober-Postmeister mit groß Geschrey seine Leute, stieß mich mit dem Velleiß' weg und schrie: wollt ihr Sakr .... Kerle euch noch wehren; eure Blauröcke und Calessen sind hier am längsten gesehen worden! Und da ich mich dennoch wehrete, ließ er Häscher rufen; da entstand ein groß Zulauff von Leuten und war viel Lärmens. Die Häscher machten Anstalt, mich und meine Pferde in Arrest zu nehmen. Da konnt' ich nicht weiter wider die Gewalt und überließ ihm das Velleiß.“

So wie Schulz ging es noch andern Postillons, wofür man sich brandenburgischerseits an den sächsischen Postillons rächte, welche das Mansfeldische und Halberstädtische berührten.

Um jene Zeit tauchte im äußersten Westen der brandenburgischen Staaten in einem schlichten Privatmann eines der ersten brandenburgisch-preußischen Postgenie's auf. In Cleve hatte nämlich der kurbrandenburgische Hofmusikus Schöpplenberg unter kurfürstlichem Schutz und Privilegium eine regelmäßige Personen- und Postfuhrgelegenheit zwischen Cleve und Köln eingerichtet, welche er später auch auf die Linie von Cleve nach Nymwegen ausdehnte. Selbstverständlich war auch diese Post nicht ohne Anfechtung geblieben, besonders auf Betreiben des Taxis'schen Postmeisters in Köln; schließlich gelang es aber doch im Jahre 1699, nachdem Schöpplenberg einen im letzten

Moment auftretenden Konkurrenten überbot, gegen eine Abgabe von jährlich zweihundert Thalern auch die Konzession der Kur-Kölnischen Kammer zu erlangen. Schöpplenberg erhielt nun seine Ernennung zum kurbrandenburgischen Post-Kommissarius „und — bemerkt Veradarius im „Buch von der Weltpost“ — der Köln-Nymwegener Postkurs, der eine bis dahin ungeahnte Beschleunigung der Verbindung mit Amsterdam bildete, bewährte sich so gut, daß noch unter den Nachkommen des Postkommissarius Schöpplenberg das Posthaus in Cleve lange Zeit eine der wichtigsten Stationen im Postverkehr zwischen Deutschland und Holland bildete.

Um den zu immer größerer Bedeutung anwachsenden Postverkehr zwischen Holland und den österreichischen Landen, namentlich der Hauptstadt Wien, von dem Taxis'schen Kurse über Nürnberg und Leipzig abzulenken, wurde nach langem Kampfe mit dem Fürsten von Taxis eine nähere und schleunigere Postverbindung über Berlin und Breslau eingerichtet, nachdem schließlich der österreichische General-Postmeister durch „Überschickung einer wohlgemachten Berliner Chaise,“ die ihm bei dem preußischen Gesandten in Wien so sehr gefallen hatte, für den Plan günstig gestimmt worden war. —

Friedrich III. belehnte, nachdem er sich in Königsberg am 18. Januar 1701 die preußische Königskrone auf's Haupt gesetzt, als König Friedrich I. zur Erhöhung des Glanzes der Königswürde den Grafen Johann Casimir Kolbe von Wartenberg mit dem von ihm geschaffenen „Erb-General-Postmeister-Amte.“ *) Während Wartenbergs Amtsführung wurden neue Postkurse errichtet, die Vorrechte und Gerichtsbarkeit der Postbeamten, auch die Erwerbszweige der Fuhrleute und Schiffer in Hinsicht des Post-Regals festgestellt, welches alles von dem damaligen Postrate Christian Grabe ins Werk gesetzt worden ist. Grabe, der sich überhaupt um Begründung und Ausbildung der preußischen Post große Verdienste erwarb, hat als Postrat und Mitglied des General-

*) Das Erbland-General-Postmeister-Amt bekleideten zu gleicher Zeit der Fürst von Taxis im deutschen Reich, Graf Paar in Österreich und Graf Platen in Kurhannover.

direktoriums das Postdepartement in den Jahren 1703—1732 unter Friedrich I. und Friedrich Wilhelm I. und unter deren betreffenden Ministern das Postdepartement geleitet, auch die Postarmenkasse gegründet.

Im Jahre 1712 übernahm der Staatsminister **von Kamecke** das General-Postmeister-Amt und nun erschien unterm 10. August (1712) die längst vorbereitete, vom Postrat Grabe ausgearbeitete Postordnung, als ein den damaligen Verhältnissen ganz angemessenes Postgesetz, auch wurde jedem der damals vorhandenen neunundneunzig Postämter eine nach den Orts-Entfernungen bestimmte Posttaxe zugefertigt.

Zwischen Berlin und Hamburg gingen täglich Posten. In ganz Schlesien gab es dagegen nur zwei Fahrposten von Breslau aus, nämlich eine nach Berlin und eine nach Leipzig; die übrigen waren nur Reitposten. Von Berlin ging Montag und Freitag nachmittag um zwei Uhr die fahrende, Dienstag und Sonnabend abends sechs Uhr die reitende Post über Crossen, Grünberg, Breslau nach Prag und Wien. —

Wie wir schon erwähnt, waren bis zum Jahre 1710 in den kurbrandenburgisch-preußischen Staaten die späteren Extraposten gänzlich unbekannt, obzwar mancherlei Arten von Postanstalten schon bis 1659, auch in den meisten Städten Posthaltereien bestanden. Die Reisen geschahen auf landesherrliche Pässe durch Dienst- und Paßfuhren, auch Postfuhren genannt.

Die Bedrückungen hatten jedoch so überhand genommen, daß der Kurfürst durch ein Edikt vom 8. Juni 1659 die Gültigkeit aller vorher erteilten Pässe aufhob und neue Bestimmungen erließ, wonach die Beförderung von Reisenden durch die Gespann haltenden Bürger nach einer bestimmten Reihenfolge geschehen sollte: diese Fuhrleute wurden Rollfuhrleute genannt, da ein jeder derselben in einem Verzeichnis, Rolle genannt, eingeschrieben sein mußte. Die Ordnung wurde durch einen Beamten, welcher den Titel: Postwagenmeister erhielt, beaufsichtigt, eine Charge

oder zuletzt Titel, der sich lange, fast bis zum Aufgehen der preußischen Post in die des Norddeutschen Bundes, erhalten hat.

Dem Anspänner wurden für jedes Pferd und jede Meile sieben Groschen bezahlt, wogegen er von dem Gesamtbetrage seiner Verdienstgelder zwei Groschen von jedem Thaler als Abtrag an die Postkasse des Abfahrtsortes bezahlen mußte, zur Entschädigung für das den fahrenden Posten entgehende Personengeld.

Die bereits erwähnten Reihefahrten durch die Gespann haltenden Bürger erhielten im Laufe der Zeit mehrfache Veränderungen, bis endlich durch Edikte von 1710, 1711 und 1712 entschieden wurde:

„daß das Fahren mit Postpferden unter dem Namen „Extra-Post“ fortan eine landesherrliche Anstalt, folglich Zubehör des Postwesens sein,

dagegen

„das Fahren mit Fuhrmannspferden, unter der Benennung: „Lohnfuhren,“ als ein abgesondertes, für sich bestehendes bürgerliches Gewerbe betrachtet werden solle.“

Die Edikte vom 8. April und 30. April 1712 zogen sonach eine scharfe Grenzlinie zwischen den Obliegenheiten der Postanstalten und den Pflichten der Orts-Obrigkeiten und der Fuhrleute.

Jene Vorschriften und deren Erläuterungen und Zusätze wurden in der Folge das Grundgesetz.

Wie sehr trotz des persönlichen Interesses des Monarchen doch noch manche Übelstände zu beseitigen waren und es namentlich noch immer an schnellen, sicheren und ineinandergreifenden Beförderungsmitteln mangelte, geht aus einem der vorerwähnten Edikte vom Jahre 1712 hervor, in welchem es heißt:

„daß die Posten je länger je mehr den Frachtwagen ähnlich sehen und keine Stunde halten können, desgleichen und da die Postillons sich nicht scheuen, selbst auf vollen Wagen noch Passagiere heimlich mitzunehmen, die Postwagen der-

gestalt mit Sachen und Menschen befrachtet sind, daß sie zum öfteren zu nicht geringerer Blame der königlichen Posten ganz stecken bleiben."

Allerdings wurden bei dem mangelhaften Zustande des Privattransportwesens die Posten damals sehr häufig zur Versendung von eigentlichen Frachtgegenständen benutzt, z. B. von Bier- und Branntweintonnen, Herings- und Ölfässern, von wilden Schweinen, Möbeln, Wolle, Häuten und anderen Rohprodukten. Von Halberstadt kamen z. B. einmal mit einem einzigen Postwagen 90 Hasen in Berlin an.

König Friedrich Wilhelm I., dieser große Staats- und Volkswirt, legte selbstverständlich nicht geringen Wert auf ein geregeltes, ordnungsmäßig ineinander greifendes Postwesen und maß hohe Wichtigkeit besonders auch der Rechtschaffenheit der Postfuhr-Unternehmer bei. Das Letztere geht unter anderem daraus hervor, daß er, als man ihm die Erneuerung des Kontraktes mit einem etwas anrüchigen Postführer zu Stettin vorschlug, da sich kein anderer Unternehmer gefunden habe, kurz resolvierte:

„Sollen den Kerrel wegjagen und ein' treuen Kerrel von Berlin schicken, der uns ein Jahr berechnet. F. W."

Bezeichnend ist auch sein Ausspruch,

„daß das Postwesen vor den florissanten Zustand der Commercien hochnotwendig und gleichsam das Öl vor die ganze Staatsmaschine"

sei. Und als nun gar das Finanz-Direktorium im Jahre 1723 von der geplanten Ausdehnung der Postanlagen in Ostpreußen, des jährlich erforderlichen Zuschusses von 3000 Thaler wegen, abriet, da erließ er die kurze, aber vielsagende Randverfügung:

„sollen die Posten anlegen in Preußen von Ort zu Ort; ich will haben ein landt, daß kultiviret sein soll, höret Post dazu. F. W."

Eine andere nicht minder kurze und bündige Randbemerkung dieses umsichtigen und thatkräftigen Monarchen, die er machte, als ihm ein Defekt von 300 Thaler bei der Postkasse zu Stolp gemeldet wurde, ist die folgende:

„sollen den Kerrel zum Deuffel jagen aber das Geldt wieder schaffen, sonst . . .“
und daneben waren drei starke Prügel gezeichnet.

Im Jahre 1720 wurde festgesetzt, daß die fahrenden Posten in der Stunde 1 Meile, die reitende Post 5/4 Meilen zurücklegen sollten. Allein das half doch nur wenig, und in einem Edikte klagte (1732) der König, „daß die Postillons selbst bei der fahrenden Post fast nie ihre Stunden hielten und die Versäumnisse auf den einzelnen Stationen 3—4 Stunden betrügen.“

Der Estafettendienst wurde zuerst während des vorpommerschen Krieges geordnet. In diesem Kriege wurde auch das erste förmliche Feldpostamt organisiert, welches sich nebst seinen Feldpost-Expeditionen mit der Armee fortbewegte.

Schon vier Jahre nach Übernahme der Regierung seitens Friedrich Wilhelms war die Zahl der Postanstalten um 50 vermehrt worden. Ostpreußen durchzog bald ein Netz von Postkursen und die Verbindung mit Rußland wurde bedeutend vermehrt und verbessert und dadurch die Einnahme gesteigert. Im Westen der preußischen Lande blieb die Ausdehnung der Postkurse und die Einrichtung neuer Postanstalten ebenfalls keineswegs zurück. Außerdem sorgte Friedrich Wilhelm I. für Abstellung der Plackereien, denen die preußischen Posten in benachbarten Ländern öfter ausgesetzt waren. Vor allem aber stellte er im Jahre 1722 durch den Vertrag von Wesel mit dem Fürsten Anselm von Thurn und Taxis ein friedliches Verhältnis her. Als erster Grundsatz dieses Vertrages wurde festgestellt: Beständiges gutes Einvernehmen, Beförderung des Verkehrs, gemeinschaftliche Maßregeln gegen feindselige Vorgänge 2c., v. Stephan bemerkt darüber: „Dieser Vertrag bewies zugleich, daß das Nebeneinanderbestehen der Reichs- und Territorialposten nicht unverträglich sei.“

Bei seinem 1740 erfolgten Tode hinterließ dieser große Staatsökonom die Post seines Landes, welche im Anfange seiner Regierung eines jährlichen Zuschusses von 6000 Thalern zu

ihrem Bestehen erforderlich hatte, in einem so gut geordneten und blühenden Zustande, daß daraus der Staatskasse der verhältnismäßig erhebliche Überschuß von jährlich ca. 220000 Thlr. zufloß.

Die ersten Anfänge des heute so berühmten Post-Zeitungs-Amts zu Berlin, des früheren Zeitungs-Komptoirs, dürften gleichfalls unter die Regierung dieses Königs und mit der Gründung der ersten Berliner Zeitung, der noch bestehenden „Vossischen Zeitung," in das Jahr 1722 fallen, zum wenigsten der erste Postzeitungsverkehr.

Die preußische Zentral-Verwaltungsbehörde, „das General-Erb-Postmeister-Amt" errichtete, wie bereits angedeutet, Kurfürst Friedrich III. am 15. Juni 1700. Er belehnte damit, wie wir ebenfalls bereits erwähnt, den Grafen von Wartenberg mit der General-Erb-Postmeisterwürde, der als Chef des Postwesens den Titel „General-Postmeister" annahm. In dem Investitur-Patent kommt zum ersten Male die Benennung „General-Post-Amt" vor, welche Bezeichnung sich erhalten hat. Die Errichtung der General-Erb-Postmeisterwürde geschah ursprünglich aus Rücksicht der Repräsentation und zur Belohnung der dem Kurfürsten von dem Grafen von Wartenberg zur Erlangung des Königstitels geleisteten Dienste. Erst bei der durchgreifenden Umgestaltung, welche König Friedrich Wilhelm I. in dem Organismus der obersten Staatsbehörden nach dem von ihm selbst entworfenen und zum Teil speziell ausarbeiteten Plane vornahm, erfolgte hierin eine Änderung. Bei der Bildung der fünf obersten Staatsverwaltungsdepartements: für das Militär-, das Finanz-, Justiz-, Kirchen- und Lehnswesen wird das Postwesen dem Finanz-Departement zugeteilt. —

Mit dem Regierungsantritt Friedrichs II. wurde die Erweiterung und größere Ausbildung der Posten fortgesetzt. — Schlesien wurde mehrere Jahrzehnte hindurch aus Staatsgründen als eine abgesonderte Provinz, und demzufolge auch das Postwesen, in Beziehung auf Rechnungs- und Kassenführung, getrennt gehalten. Dasselbe war mit dem Postwesen in Ostfriesland der Fall.

Aus dem Lager von Strehlen, wo sich die Gesandten fast aller europäischen Staaten um den König versammelten und um dessen Freundschaft warben, befahl Friedrich die Organisation der schlesischen Zivilverwaltung. Darunter erließ er auch am 20. Juli 1741 eine Kabinetts-Ordre wegen Einrichtung eines geordneten Postwesens. Die bisher übliche Verpachtung der Postämter sollte aufhören. Im Jahre 1746 gab es in Schlesien bereits dreißig Post- und zweiundvierzig Postwärter-Aemter. Sie standen unter dem Staatsminister und Chef dieser Provinz (Grafen von Münchow) und der Breslauer Kammer. Von ihnen wurden alle Stellen besetzt. Die Einnahmen flossen in die zu Breslau errichtete Ober-Post-Kasse.

Das Porto wurde nur bis zur Grenze (Grünberg) berechnet, welche Einrichtung bis zum Frühjahre 1811 dauerte.

Der oberschlesische Fahrkurs von Breslau bis Jägerndorf Ratibor, Pleß brachte im Jahre 1764/65 eine Einnahme von 12 564 Thalern, wovon der Postmeister-Anteil 491 Thaler betrug. Der Fahrkurs ging über Ohlau, Brieg, Grottkau, Neiße, Neustadt in Oberschlesien, Jägerndorf und Troppau. Von Neustadt wurden die Briefe durch einen Boten nach Oberglogau befördert und von da nach Cosel. Der Postwärter Teicher in Cosel erhielt vierzig Thaler Gehalt, ging Mittwochs und Sonnabends nachmittags um 5 Uhr ab und kam Donnerstags und Montag abends 8 Uhr zurück. Oberschlesien hatte damals vier Post-Ämter, Neustadt, Oppeln, Ratibor und Tarnowitz. Unter dem Post-Amte zu Neustadt standen: die Postwärter-Ämter zu Oberglogau, Cosel, Zülz, Leobschütz, Bauerwitz, Katscher und Hultschin; unter dem zu Oppeln: Guttentag, Lublinitz, Groß-Strehlitz, Krappitz, Ujest und Tost; unter dem zu Ratibor: Rybnick, Sorau und Pleß und unter dem zu Tarnowitz: Gleiwitz. Auch von Oppeln gingen Boten nach Rosenberg, Gutentag, Löblinitz, Krappitz und Cosel.

Die Erweiterung des preußischen Staatsgebiets dehnte auch das Postgebiet über Westpreußen, das Ermeland, den Netzedistrikt und die Grafschaft Mansfeld (auf gegen 200 000 □ km) aus. Schon unter Friedrichs Regierung wurde der Postenlauf derartig

vervielfältigt, daß auf einigen bedeutenden Kursen eine wöchentlich sechsmalige Verbindung stattfand. —

Als eine höchst merkwürdige Periode in der Verwaltung des Postwesens ist die Zeit der sogenannten „französischen Postregie“ in Preußen zu bezeichnen. Friedrich der Große hatte nach dem Hubertsburger Frieden von 1763 in einer Unterredung mit dem berühmten Gelehrten Claude Adrian Helvetius von diesem die Vortrefflichkeit der Finanzeinrichtungen in Frankreich rühmen gehört. In Folge dessen beschloß er, jene Einrichtungen auch in seinem Lande einzuführen und verordnete im Jahre 1766 die vom französischen Finanzminister empfohlenen Bernard und de la Houge zu Intendanten, und Moret zum Regisseur sämtlicher Postanstalten.

Diese drei Franzosen setzten aber vor Beginn ihrer Amtsführung eine Versammlung der ältesten, redlichsten und erfahrensten preußischen Postbeamten nieder, mit welchen gemeinsam die Gegenstände beraten und das Gutbefundene verwirklicht wurden.

Diese neue oder französische Postverwaltung wurde Postregie, auch Administration, die Versammlung der erwählten preußischen Beamten aber die Post-Kommission genannt. Von dieser letzteren sind alle die öffentlichen Einrichtungen entworfen und mit Genehmigung des Königs und unter Mitwirkung der neuen Oberen eingeführt worden, welche mit wenig Abänderungen bis zum Kriegs-Jahre 1806 bestanden; denn jene Männer beschränkten sich nicht allein auf den angewiesenen Zweck, den Ertrag der Posteinkünfte zu erhöhen, sie verbreiteten auch ihre Einsicht und ihr Wirken auf alle Zweige des Postwesens, und das Abschaffen vieler Ungebührnisse, Mißbräuche und nutzloser Einrichtungen. Sie vereinigten z. B. das schon seit 1742 von den Provinzial-Ministerien und der Kammer in Breslau willkürlich verwaltete und festgehaltene Postwesen in Schlesien mit den übrigen preußischen Staaten und ordneten dasselbe dem General-Postamte unter. Sie bestimmten die Verfassung der Posthaltereien und einen festen, dem Wechsel der Kornpreise angemessenen Zahlungssatz als Postfuhrgehalte. Sie

gaben jedem Postamte eine nach Billigkeit und den Ortsentfernungen angemessene Portotaxe für alle Gegenstände. Sie schafften das langwährende Umladen der Poststücke auf jeder Station ab und führten durchlaufende verdeckte Wagen ein, von denen nur die im Orte verbleibenden Postgüter abgenommen wurden. Sie verfaßten eine sehr umständliche Dienstunterweisung für die Postmeister, ein neues Reglement für die Lohnfuhrleute und das Extrapostwesen, und verminderten die von den Landesbehörden fast unbegrenzt ausgedehnte Postfreiheit auf Briefe, Pakete und Geldsendungen; Postinspektoren wurden auf's neue bestellt, um stets die Kurse zu bereisen, den Mängeln abzuhelfen, über die Berichte und Vorschläge der Postämter ihr Gutachten abzustatten, die nachlässigen Beamten zur Anzeige zu bringen und die Dienstvorschriften überall erfüllen zu lassen.

Das waren die Hauptwerke der damaligen Postverwaltung, welche viel Gutes gründete und einen erfolgreichen Einfluß auf das Postwesen und das ganze Land ausübte. — Nach drei Jahren, 1769, löste sich die französische Postherrschaft auf, als die schändlichsten Betrügereien des entwichenen Bernard und des Moret das Aufhören geboten, der Staatsminister von Derschau das Postwesen übernahm und die Fremdlinge nebst ihrem Anhange verabschiedete. Dagegen blieben die von der Post-Kommission eingeführten nützlichen Anstalten und Verordnungen in kraft.

Nach Derschau's Tode machte Friedrich den Geheimen Finanzrat Fr. Gottlieb Michaelis zum Finanzminister und General-Postmeister. Michaelis, als Sohn eines Apothekers zu Bernstadt 1725 geboren, war zu Friedrichs Zeit der einzige bürgerliche Minister in Preußen, und seine rasche Beförderung erregte ungemeines Aufsehen, zumal der Chef-Präsident der kurmärkischen Kammer, von Siegroth, sich ganz bestimmt einbildete, Minister zu werden und in dieser gewissen Aussicht bereits von Derschau's Equipage gekauft hatte. Aus Verdruß über die vereitelte Hoffnung bediente er sich nun in amtlichen Geschäftsschreiben an den bürgerlichen Minister der Anrede „Wohlgeboren" so lange, bis er dieserhalb vom Könige eine ernste Zurechtweisung erhielt.

Auf Michaelis folgte (1791) Hans Ernst Dietrich von Werder im Amte.

Die Vergrößerung des preußischen Staates machte die Vermehrung der Postanstalten und Beamten notwendig, auch paßten die Vorschriften der alten Postordnung von 1712 gar nicht mehr; — ein neues Postgesetz blieb daher ein Hauptbedürfnis. Als dieses neue Postgesetz erschien unterm 16. November 1782 die neue „Post-Ordnung."

Um diese Zeit wurde auch auf Vorschlag des Staatsministers und General-Postmeisters von Werder der Geh. Kammergerichts- und Postrat von Goldbeck zum Direktor des General-Postamts und Stellvertreter des General-Postmeisters vom König ernannt.

Während der sechsundvierzig Regierungsjahre des großen Königs steigerten sich die Einnahmen trotz der dazwischen liegenden stürmischen Zeiten bis auf 600,000 Thaler jährlich.

Was die Postgebäude anlangt, so hielt sich selbst das Berliner unter Friedrich noch in bescheidenen Grenzen. Bezeichnend in dieser Beziehung ist eine Randbemerkung des Königs, welche er einer Liquidation über 1623 Thr. Kosten für „Im Stand halten der Däche, Wände im Berliner Posthause im Jahre 1745" zufügte: „Diejenige, welche darin wohnen, müssen alles im stande halten, ich habe kein geldt dahzu. Fr." Dasselbe, von uns bereits erwähnte Posthaus der Hauptstadt, wurde räumlich immer unzureichender, so daß sogar Postgüter öfter auf offener Straße expediert werden mußten. Auf einen Bericht vom 17. Dezember 1785, in welchem um Ankauf eines an das Posthaus stoßenden kleinen Nebengebäudes gebeten wurde, verfügte der König am darauf folgenden Tage: „Die Expeditionen Seindt im wärenden der Krieg Schärfer gewesen aber wan frieden wirdt So wird solches fallen und die Post in Berlin hat Platz genug." Noch ist kein volles Jahrhundert seitdem vergangen und über hundert zum Teil stattliche Gebäude der Post erheben sich in der Welt- und deutschen Kaiserstadt Berlin, obenan das herrliche Gebäude der

Zentralbehörde der Deutschen Reichspost der Hohenzollern in der Leipziger Straße.

Nicht minder interessant, als die seines Vaters, sind Friedrichs Ansichten über das Postwesen. Eine Sammlung von Aktenstücken mit eigenhändigen Randbemerkungen des großen Monarchen bilden einen der Hauptschätze des vom General-Postmeister, Staatssekretär Dr. von Stephan, gegründeten Reichspostmuseum zu Berlin. Wir geben dieselben nach dem im J. Maidinger'schen Verlage zu Berlin erschienenen Prachtwerke „Das Buch von der Weltpost“ von O. Veredarius hier wieder:

„Non habes pecuniam“ oder „ich höre schlecht,“ ist eine der am häufigsten vorkommenden Bemerkungen auf Anträge, deren Erfüllung mit Geldaufwendungen verknüpft gewesen wäre. „Ich mag Mihr damit nichts zu thun machen. Fr.“ war die Antwort auf einen Vorschlag wegen Erwerbung des erledigten Lehens über die Fahrpostverbindung zwischen Eisenach und Frankfurt a. M., wofür 40,000 Thaler zu zahlen gewesen wären; als aber gar der Postmeister in Stargard seinen Immediat-Gesuch um Gehaltsaufbesserung dadurch Nachdruck zu verleihen vermeinte, daß er seine Entlassung nehmen zu müssen erklärte, wenn ihm keine Zulage gewährt würde, erfolgte ein höchst eigenhändiger Randvermerk, der an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig läßt: „Soll er sich sofort paquen, Consilium abigundi.“

Als der General-Postmeister Graf von Gotter, obwohl der König ihm aus den Überschüssen der Post Tantiemen gewährte, erhebliche Gehaltszulagen für Postmeister und Posthalter beantragte, erfolgte der Bescheid:“ . . . . . „So gebe ich Euch darauf in Antwort, daß, wenn die Revenues derer Posten abnehmen, die Ausgaben aber anwachsen, es am Ende mit deren Postüberschüssen schlecht ablauffen wird und beim künftigen Schluß der Rechnung die patién unter uns beyde gar klein ausfallen werden.“

Interessant ist auch folgende Postverordnung aus dem

Dezember des Jahres 1782, die sich in der Bibliothek des General-Postamtes befindet:

„Sobald ein Postmeister in Erfahrung bringt, daß seines Ortes sich pestartige Krankheiten äußern, soll er sich bei dem Magistrat und den Medicis fleißig erkundigen und dem General-Postamt Ordre erstatten. Nächstdem muß er allen Bewohnern bekannt machen, daß Briefe, so sie zur Post geben, vorher in Pestessig zu legen und nur dünne Briefe einliefern, keineswegs aber dicke Pakete, als welche man gar nicht annehmen, sondern verbrennen werde. Die Postbedienten und Postillons müssen sich jedoch zu mehrerer Präkaution des nachbenannten und vom collegium sanitatis in Unserem Edikt vom 29. August 1770 verordneten Präservatives bedienen: (folgt ein Rezept aus elf verschiedenen Kräutern). Von diesem medizinischen Essig sollen sie zur Präkaution morgens und abends einen ganzen oder halben Theelöffel voll nehmen, wobei sich ein jeder eines nüchternen Leibes zu befleißigen hat.“

Gleichwohl wußte der König eine sittliche Hebung wie des Beamtenstandes im allgemeinen, so besonders auch desjenigen der Post in dem Maße zu erzielen, daß alle unparteiischen Schriftsteller damaliger und der späteren Zeit in der Anerkenntnis übereinstimmen, Friedrich der Große habe sich einen Beamtenstand zu schaffen verstanden, der vor allen übrigen deutschen Verwaltungen sich durch Pflichttreue, Raschheit und Genauigkeit in Vollziehung der erteilten Befehle, durch Unbestechlichkeit und Intelligenz auszeichnete.

Betrachten wir die Mittel, mit denen der große König, trotz seiner Sparsamkeit in Zuwendung klingender Aufmunterungen, dies erreichte. Zunächst schaffte er den verderblichen Stellenkauf ab und führte dagegen geringe Abträge ein, welche bei der ersten Anstellung in die sogenannte Chargenkasse zu zahlen waren.

Ebenso mußten für Verleihung von Titeln mäßige Abgaben entrichtet werden. Bei allem legte aber der König das Hauptgewicht auf die Fähigkeit und die sittliche Haltung des

Bewerbers, neben der sowohl die fiskalischen Gesichtspunkte, als auch die Rücksichten auf adelige Geburt, Dienstalter u. s. w. in den Hintergrund treten mußten. Gelegentlich des Vorschlages zur Ernennung eines Hofpostmeisters für Berlin fand diese seine Auffassung Ausdruck in dem Vermerk: „Der Nahmen des Menschen thut mir nichts, wann es Nuhr ein zuverlesiger Mann von gutem verstandt ist, und der mihr versteht und meine orders ohne viel raissoniren nachlebet. Fr."

Und als einst ein älterer Beamter sich wegen Bevorzugung eines jüngeren aber fähigeren Bewerbers beim König beklagte, schrieb derselbe unter die Vorstellung: „ich habe einen Hauffen alte Maulesels im Stal, die lange den Dienst machen, aber nicht, daß sie Stalmeisters werden. Fr."

Unter den Beamten brach sich das Bewußtsein Bahn, daß Pflichttreue, Eifer und Talent nicht mehr hinter andere Rücksichten zurückzutreten hatten, sondern daß selbst diese Eigenschaften allein den Weg zu ehrenvollem Wirken zu öffnen vermochten; an die Stelle der gewohnheitsmäßigen schablonenhaften Dienstbesorgung trat ein gesunder Wetteifer und eine von innerem Ehrgefühl geleitete Auffassung des Berufs" — bemerkte Veradarius treffend.

Friedrich II. war es auch, der für die Postbeamten eine besondere Uniform einführte, welche in und außer Dienst getragen werden mußte. Allerdings hatte schon früher eine Art Postuniform bestanden, Farbe und Schnitt, sowie das Tragen derselben überhaupt, war schließlich der Willkür anheimgefallen.

Die Veranlassung zur Einführung der militärischen Form hatte die Ausbildung, welche das Feldpostwesen unter Friedrich erlangte, gegeben.

Von A. Menzels Meisterhand bringt das schon erwähnte Prachtwerk „Das Buch von der Weltpost" zwei Abbildungen von Postuniformen jener Zeit, und zwar einen Feldpostmeister und einen Feldpostillon. Der Feldpostillon trägt dreieckigen Hut mit weißem Federstutz, blauen Überrock, mit dem preußischen Adler von Messing auf der linken Brustseite und breite orangefarbene Schärpe, die mit weißen Franzen

verziert ist, ferner eiue Brieftasche mit dem Namenzuge FR. vorm Leibe und das Horn an einer Schnur mit Quaste über die linke Schulter. Gelbe hirschlederne Beinkleider mit Kanonenstiefeln mit Schnallsporen vervollständigen den Anzug, und die Bewaffnung bildet ein fester Kavalleriesäbel.

Der Feldpostmeister dagegen war mit Infanterie-Offizierdegen und Stock bewaffnet, trug gelbe hirschlederne Fechthandschuhe und Beinkleider von demselben Leder und derselben Farbe, Kanonenstiefeln mit Schnallsporen, dunkelblauen, zweireihigen Uniformsrock, mit Orangefutter und mit Patten, orangefarbenem Kragen und orangefarbenen schwedischen Aufschlägen und lange, dunkelblaue mit weißen Spitzen eingefaßte Weste und orangefarbene Schärpe mit hellen Franzen. Die Kopfbedeckung bildete ein schwarzer dreieckiger, mit weißen Spitzen eingefaßter Hut, mit Kokarde, roter Agraffe und Federstutz.

Wir haben schon das im vorpommerschen Kriege 1716 errichtete Feldpostamt in Kürze erwähnt. Dasselbe hatte der Armee zu folgen und durch Postillone die Verbindung mit der Heimat zu unterhalten. In den beiden ersten Schlesischen Kriegen, vor allem aber im dritten, dem siebenjährigen Kriege, machte die Feldpostanstalt große Fortschritte. Es konnte daher nicht fehlen, daß beim feierlichen Einzuge nach dem Dresdener Frieden in Berlin (am 29. Dezember 1746) die Post entsprechend vertreten war.

Friedrich saß nebst seinen Brüdern, den Prinzen Wilhelm und Heinrich, im offenen Wagen. Das Volksgedränge erlaubte ihm nur im Schritt zu fahren, was die Einzugsfeierlichkeit jedoch nur erhöhte.

Der Chef des Postwesens und 100 „blasende" Postillone, blau und orange gekleidet, mit goldbetreßten Hüten und blauen Feldzeichen, bildeten eine Schwadron, woran sich der Ober-Jägermeister mit allen Jagdoffizianten und Jägern aus den nächsten Bezirken schloß. Dann folgte ein Detachement des königlichen Jäger-Regiments und dann eine Schwadron Freiwilliger, dunkelblau uniformiert und prächtig beritten, welche aus den vornehmsten Bürgern Berlins bestand. Diese umgaben den

Wagen des Königs. Viele Pagen des Monarchen und der Prinzen folgten zu Pferde und eine Garde-Abteilung beschloß den Zug. Die Bürgergarden, durch deren Reihen der König fuhr, präsentierten, die Offiziere salutierten mit den Spondons und den Fahnen, die Trommeln wirbelten, Frauen und Mädchen hatten den Weg des Königs mit Blumen bestreut, aus den Fenstern flogen Lorbeerkränze in den Wagen des Königs und das Volk jauchzte zum ersten Male: „Hoch lebe Friedrich der Große!" —

Interessant ist, wie Friedrich die Nachricht von dem Siege bei Roßbach zur Königin nach Magdeburg schickte. Der Lieutenant August Ferdinand Graf von Schulenburg mußte sie der Königin dorthin überbringen und zwar unter Vorritt von 24 „blasenden" Postillons daselbst einziehen.

Jedem Armee-Korps wurde ein Feldpostamt zugeteilt, und für die einzelnen Brigaden der Armeekorps wurden besondere Feldpostexpeditionen abgezweigt. Die Feldpostämter hatten zum Teil auch die Administration des Landespostwesens in den occupierten Gebieten, wie z. B. in Sachsen, zu übernehmen. Ein originelles Beispiel naturalistischer Feldposteinrichtungen aus jener Zeit liefert folgenden Befehl aus dem Hauptquartier des Herzogs Ferdinand von Braunschweig in Krofdorff am 31. Dezember 1759:

„Des Herzogs Durchlaucht haben mir befohlen, Ew. Wohlgeboren zu schreiben, daß Sie eine Schildwache an den Ort plazieren möchten, wo die Brücke (über die Lohne) gestanden. Der Major von Schlieffen erhält Ordre, ein Gleiches von seiner Seite zu thun. Dies dient dazu, daß die Briefe, so zwischen des Herzogs Durchlaucht und dem General Wutginau oder dem Major von Schlieffen gewechselt werden, geschwinder an Ort und Stelle kommen können und nicht nötig haben, die Brücke von Wolfshausen zu passieren. Die gegenseitigen Schildwachen werfen sich die Briefe einander über die Lohne zu. Sie müssen an solche einen Stein binden, den Brief aber vorher allemal wohl einwickeln, damit, wenn solcher bei dem jetzigen schlimmen Wetter in den Dreck fallen sollte,

derselbe nicht mouillieret werden möge. Ew. Wohlgeboren werden zu denen Schildwachen, die vor ihre Mühe bezahlt werden sollen, adroite Leute aussuchen, damit nicht etwa durch ungeschickte Leute die Briefe ins Wasser geworfen werden möchten. Sobald auf solche Art ein Brief von der einen Seite der Lohne zur anderen gebracht oder vielmehr geworfen wird, muß selbiger von Rüttershausen ab allemal sofort durch einen Expressen anher gesendet werden.“ —

Die Feldpost hatte sich während des siebenjährigen Krieges bewährt, daher war sie beim Einzuge des großen Friedrich in Berlin am 30. März 1763 glänzend vertreten. Die Arrangements des Festzuges an jenem preußischen Ehrentage waren nämlich folgende:

„Den Zug eröffnete der Polizei-Kommissar Latvas zu Pferde. Ihm folgten zunächst sechs Postillone und eine gleiche Anzahl Feldpost-Kuriere. Unmittelbar hinter diesem Vortrab ritt der Feldpostmeister Lüdemann, welcher zu jener Zeit die höchste Charge der Feldpost einnahm, gefolgt von 9 Feldpostsekretären und 72 Postillons.

Erstere trugen blaue Kleidung, goldene Tressen, Hüte mit orangefarbenen Kokarden, seidene Leibbinden mit goldenen Franzen und ein silbernes Posthorn, das an einem blauen golddurchwirkten Kordon hing. Die Postillone trugen neue Postlivreen und orangefarbene Schleifen an den Hüten. Den Postillonen schloß sich der Stallmeister des Kriegsministers, Reichsgrafen von Reuß, an, zwei Livreebediente führten die mit kostbaren Decken belegten Handpferde Sr. Excellenz. Diesen folgten ein Jäger und ein Husar, 12 Generalpostamts- und Hofpostsekretäre, die beiden Postwagenmeister, der Geheime Postsekretär Bertram und der Kriegsminister in einer prächtigen Equipage mit zwei Läufern zur Seite; dann kam das Schlächtergewerk, hoch zu Roß, auf grünen mit Bändern geschmückten „Chabraquen“ sitzend. Dem Schlächtergewerke schloß sich die Schützengilde an, dann die

französische Kompagnie, deren Musikkorps während des Einzugs den preußischen „Dragonermarsch“ aufspielte. Der Stallmeister des Staatministers und Oberstallmeisters, Reichsgrafen von Schafgotsch, folgte mit den beiden Handpferden desselben, dann der Königliche Stallmeister Bogislav von Schwerin und der Graf von Schafgotsch selbst in prächtiger Uniform. Der Held des Tages, der bescheidene Sieger, saß in seiner einfachen Reisekarosse; die Kaufmannschaft bildete den Schluß des Zuges.“

Beim Ausbruche des bayerschen Erbfolgekrieges (1778) wurde ebenfalls ein zahlreiches Feldpost-Dienstkorps organisiert, auch hatte man eine Instruktion für den Feldpost-Dienst herausgegeben, welche in diesem unbedeutenden Feldzuge jedoch nicht erprobt werden konnte.

Auch dem großen Friedrich blieben trübe Erfahrungen mit dem Hause Thurn und Taxis nicht erspart.

Im Jahre 1754 wurde Taxis nämlich ungeachtet der Protestationen der Altfürstenhäuser mit Virilstimmen vom Kaiser in den Reichsfürstenstand eingeführt.

Dagegen hatten die meisten Reichsstände heftigen Widerspruch erhoben.

Nur Friedrich der Große hatte sich des Fürsten auf das Wärmste und Uneigennützigste angenommen und demselben ohne irgend eine Bedingung seine mächtige Fürsprache geliehen, vermöge deren es auch gelungen war, des Fürsten Wunsch in Erfüllung zu bringen.

Dankerfüllt äußerte sich der Fürst darüber,

„daß er eine so empfindliche Dankbarkeit für diese so großmütigst erwiesene Gnade temoignieren, daß er selbige bei allen Gelegenheiten öffentlich zu rühmen kein Bedenken trage und den König Friedrich fast allein als den Stifter dieses seinem Hause bevorstehenden Lustres ansehe.“

Die Handlungsweise des Fürsten bewies indessen nichts weniger, als Dankbarkeit; denn wo es später nur immer anging, suchte das Thurn- und Taxis’sche Reichspostwesen, nament-

lich während der Kriege Friedrichs mit Marie Theresia, sich auf Kosten des preußischen zu bereichern. Der Reichsgeneralpostmeister setzte im siebenjährigen Kriege an vielen Orten seine mit Ausdauer verfolgten Zwecke durch und trug sich mit dem Gedanken, das Postwesen in ganz Deutschand jetzt unter seine Botmäßigkeit zu bringen.

Vergebens suchte später der Fürst beim Hubertusburger Friedensschluß 1763 mit Entschuldigungen und Versöhnungsvorschlägen hervorzutreten; König Friedrich hatte nur die Antwort für ihn:

„Ich werde so einfältig nicht sein und mich überreden lassen, daß der Fürst von Thurn und Taxis alles, was er wider mich machiniert, aus bloßem Gehorsam gegen den Kaiser gethan habe.“

Gleichzeitig ging dem Gesandten des Fürsten vom preußischen General-Postmeister eine Resolution zu, in welcher ihm in bündigster Weise sein bisheriges Auftreten gegen die preußischen Posten vorgehalten und ganz offen erklärt wurde,

„daß man dieses Betragen nie entschuldigen könne und wohl bis in die spätesten Zeiten also angesehen und als ein Zeugnis, was sich die Reichsstände zu des Herrn Fürsten von Thurn und Taxis Absichten zu versehen haben und welch' ein nachteiliger Plan mit dem Reichshofrat wegen ihres juris postarum entworfen sein mag, in der Geschichte unserer Tage aufbehalten werden wird.“

Am Schlusse folgte eine nochmalige Hinweisung,

„wie ernstlich Sr. königliche Majestät die Sache aufgenommen und daß Sie sich deren **Ahndung bei Zeit und Gelegenheit reservieren.**“

Und die Gelegenheit ist gekommen!

Es war eben vor etwa hundert Jahren (1660), daß Taxis vom „großen Kurfürsten“ Friedrich Wilhelm eine ernste Mahnung erhalten hatte. Friedrich, der „große König,“ erteilte ein Jahrhundert später eine nicht minder ernste Warnung, und wieder ein Jahrhundert später machte der siegreiche große Preußen-König, Wilhelm barbablanca, der erste deutsche Hohenzollern-

Kaiser, der Postherrschaft des Thurn- und Taxis'schen Hauses in deutschen Landen für immer ein Ende;

Da hat der Dreißigtagekrieg
Dem Bau den Hals gebrochen,
Und König Wilhelm hat das Wort
Mit Vollmacht ausgesprochen:
„Dem Fürst Thurn-Taxis thun Wir kund:
„Jetzo hat der Norddeutsche Bund
„Sein Postregal alleine.“

III.

Bevor wir uns der Geschichte der preußischen Post unter Friedrich Wilhelm II. zuwenden, sei hier noch eines preußischen Ober-Postamtes vor hundert Jahren gedacht.

Als Friedrich der Große im Jahre 1786 starb, bestanden in der preußischen Monarchie vier Ober-Postämter, nämlich in Berlin, Breslau, Königsberg i. P. und Stolzenberg. Die meisten unserer geehrten Leser werden sich wundern, von dem Bestehen eines Ober-Postamtes in Stolzenberg zu hören, einem Orte, von welchem die heutigen geographischen und statistischen Werke nichts zu berichten wissen. Zu ihrer Aufklärung führen wir deshalb an, daß der Ort Stolzenberg seiner Zeit eine Vorstadt von Danzig war, seit dem Jahre 1807 jedoch vom Erdboden verschwunden ist. Die Vorstadt Stolzenberg wurde in dem gedachten Jahre behufs besserer Verteidigung der alten Handelsstadt und Seefeste Danzig dergestalt niedergebrannt, daß keinerlei Überreste derselben auf uns gekommen sind.

In der Geschichte des preußischen Postwesens hat der Ort Stolzenberg indes eine große Rolle gespielt, so daß es sich selbst für weitere Kreise lohnen dürfte, von dem ehemaligen

Ober-Postamte Stolzenberg ausgehend, einen Blick auf die preußischen Postverkehrsverhältnisse vor hundert Jahren zu werfen. Wir folgen bei unseren auszugsweisen Angaben den eingehenden Berichten der bedeutendsten der jetzt lebenden Autoritäten in postalischen Dingen, des Dr. Heinrich von Stephan.

Wie bekannt, wurde Polnisch-Preußen im Jahre 1772 der preußischen Monarchie unter dem Namen Westpreußen einverleibt, und bereits drei Tage nach erfolgter Huldigung der Stände dieses Gebietes rollten die preußischen Postwagen auf allen größeren Straßen durch das Land und öffneten sich an allen bedeutenderen Orten die Schalterfenster der neueingerichteten Postämter.

Am 20. Juni 1772 hatte der König die erste Ordre zur Anlegung der Posten in Westpreußen erteilt und zunächst die drei Hauptzwecke dieser Anlagen selbst bezeichnet, nämlich: die beste Verbindung zwischen Ostpreußen, Pommern und der Mark, die Belebung der Korrespondenz und des Verkehrs im Innern von Westpreußen und die Isolierung des polnischen Postamtes in Danzig. Schon nach drei Monaten waren die zu diesem Zwecke notwendigen Postanlagen ins Leben gerufen. Der Hauptkurs von Berlin nach Königsberg in Pr. ging über Cüstrin, Landsberg, Friedeberg, Driesen, Schneidemühl, Nakel, Bromberg, Culm, Graudenz, Marienwerder, Dirschau, Marienburg, Elbing, Frauenburg, Braunsberg, Heiligenbeil und Brandenburg und verfolgte demnach etwa die Richtung, welche heute die Ostbahn nimmt. In Dirschau vereinigte sich mit diesem Kurse der zweite große Postzug, der pommersche, welcher von Stolp über Lupow und Wutzkow die Höhen entlang geleitet wurde, welche Danzig umgeben, in dessen an Preußen gefallener Vorstadt Stolzenberg das Ober-Postamt der Provinz Westpreußen auf Kanonenschußweite von den Thoren Danzigs eingerichtet wurde.

Noch im letzten Regierungsjahre Friedrichs des Großen (1786) wurde dieser Kurs von Stolzenberg über Lauenburg, Ankerholz, Neustadt i. Westpr. und Katz geleitet. Von Stolzen-

berg aus erstreckte sich über Mewe, Neuenburg, Graudenz und Culmsee der preußische Postkurs nach Thorn und Warschau, während von Marienwerder ab noch eine Postlinie von Königsberg über Riesenburg, Preußisch-Mark und Preußisch-Holland angelegt und mit dem zweiten pommerschen Kurse über Konitz, Neustettin, Dramburg, Stargard und Stettin in Verbindung gesetzt war. In Stolzenberg, Bromberg, Thorn, Culm, Culmsee, Graudenz, Ostrometzko, Fordon, Gransee, Schönlanke, Neuenburg, Tuchel, Mewe, Konitz, Hammerstein, Jastrow, Lobsens, Flatow, Krojanke, Schlochau, Berent, Schöneck, Filehne, Schneidemühl, Nakel, Driesen, Dirschau, Marienburg, Elbing, und Frauenburg waren Postanstalten eingerichtet und, wofern sie nicht von den Hauptkursen berührt wurden, durch Nebenkurse mit einander verbunden worden. Auf allen größeren Kursen gingen neben den reitenden auch zweimal in der Woche fahrende Posten.

Am 1. Oktober 1772 wurde die geschehene Einrichtung der Posten in Westpreußen den Einwohnern publiziert, und die ausdrückliche Versicherung gegeben, daß alle zur Post gelieferten Briefe, Pakete und Gelder schnell und pünktlich besorgt und für Sachen von Wert alle mögliche Sicherheit geleistet, auch für die raschere Beförderung und Bequemlichkeit der Reisenden besondere Sorgfalt gehegt werden sollte. Zur besseren Beaufsichtigung der neuen Einrichtung an Ort und Stelle und zur Verbesserung der Anlagen nach etwa vorwaltenden örtlichen Umständen und Bedürfnissen erschien es dem General-Postamte zweckmäßig, einen eigenen Ober-Postdirektor für Westpreußen einzusetzen. Es wurde dazu der Vorsteher des Ober-Postamtes in Stolzenberg, Uhl, der frühere Postmeister von Fehrbellin, ausersehen, und der König bestätigte die Wahl desselben zu dieser Stelle. Sämtliche Postanstalten der Provinz wurden dem neuen Ober-Postdirektor untergeordnet. Derselbe sollte den Dienstbetrieb und das Personal, sowie das Postfuhrwesen unabläßig überwachen, und zu diesem Behufe, so oft er's für erforderlich hielt, den Bezirk bereisen und Revision vornehmen; ferner sein Augenmerk darauf richten, ob die

Postanlagen dem Interesse des Publikums und der Staatskasse entsprächen, oder welche Verbesserungen zu machen seien. Er sollte sich von den Postämtern fleißig Bericht erstatten lassen und darauf achten, daß die Postbeamten gegen die Einwohner sich auf alle Weise zuvorkommend und gefällig zeigten. Auch in Bezug auf die Rechnungslegung wurden sämtliche Postanstalten der Provinz dem Ober-Postamt in Stolzenberg untergeordnet, während allein das Ober-Postamt mit der General-Postkasse in Berlin in rechnungsmäßige Beziehung trat. Das Gehalt des Ober-Postdirektors wurde auf 2400 Thaler (inkl. Emolumente) festgesetzt.

Durch die Einrichtung der preußischen großen Postkurse in Westpreußen war das **polnische Postamt in Danzig** völlig isoliert. Die Transitabgabe, welcher bisher jeder preußische Brief, der von Königsberg in Pr. nach Berlin ging, in Danzig unterworfen war (was eine Einnahme von 15000 Thalern jährlich einbrachte), hörte zwar vorläufig noch nicht auf, aber sie floß jetzt zur preußischen Staatskasse. Die Korrespondenz nach Danzig selbst wurde dem Ober-Postamte in Stolzenberg zugeführt, das die Haupteinnahmen des Danziger Postamtes bald an sich zog.

„Ew. Majestät“ — berichtete damals der General-Postmeister von Derschau an den König — „sind also im Besitze der Danziger Postrevenuen, und es bleibet jenem (dem Danziger Postamt) nur noch ein Ritt auf seinem Territorio über die Nehrung bis Pulsky übrig, welcher jetzt ganz unbeträchtlich geworden, und sobald es Ew. Majestät befehlen, bis Pillau koupiert werden kann.“

Dem Könige war dies um so erfreulicher, als er früher einmal dem General-Postamte von Polnisch-Preußen das Anerbieten hatte machen lassen, das Danziger Postamt an Preußen zu verkaufen oder zu verpachten, was aber abgelehnt worden war.

Man hatte bei Errichtung des Ober-Postamtes auf dem Stolzenberge ernstlichen Widerstand seitens der Stadt Danzig erwartet. Der preußische Resident daselbst und der Ober-Postdirektor Uhl waren angewiesen, auf der Hut zu sein,

um jeder etwaigen Unternehmung mit energischen Maßregeln zu begegnen, zu welchem Ende der Gouverneur von Marienburg, Generallieutnant von Stutterheim, Befehl erhalten hatte, ein Truppendetachement in der Nähe des Stolzenbergs zu postieren. Indes die Einrichtung des Ober-Postamtes ging ungestört von statten, obgleich die Danziger, ohnedies durch Friedrichs Zoll- und Handelsmaßregeln erschreckt, dadurch in nicht geringe Unruhe versetzt wurden und nahe daran waren, in Petersburg Hülfe zu suchen. Diese fremde Postanlage, die sich so nahe an die Stadt erstreckte, daß man vor dem hohen Thore das Schmettern der preußischen Posthörner vernehmen konnte, war für die Danziger Hannibal ante portas, und sie hätten damals vielleicht lieber drüben auf dem Bischofsberge die Russische, als dort über dem Giebel des Stolzenberger Posthauses an den Gedenktagen Friedrichs des Großen die schwarz-weiße Flagge flattern gesehen.

Allein die preußisch-deutsche Post verstand es damals schon, moralische Eroberungen zu machen. Der Ober-Postdirektor Uhl, dessen umsichtiger Thätigkeit überhaupt ein großer Anteil an den Erfolgen der westpreußischen Einrichtungen gebührt, wußte seine Aufgabe, das preußische Postwesen durch Zuvorkommenheit, durch sicheren und pünktlichen Betrieb dem Danziger Handelsstande angenehm zu machen, mit solchem Geschick durch amtliches wie außeramtliches Wirken zu lösen, daß jenes Vorurteil bald merklich zu schwinden anfing. Allmählich begannen die bedeutenderen Korrespondenten sogar die von ihnen geschriebenen Briefe aus der Stadt durch eigene Boten direkt dem Ober-Postamt in Stolzenberg zur Beförderung zuzusenden, und es drängte sich ihnen der sehr natürliche Schluß auf, daß, wenn das Stolzenberger Ober-Post-Amt sich in Danzig selbst befände, sie es nicht allein viel bequemer haben würden, sondern daß sie alsdann auch an das polnische Ober-Postamt nicht mehr den Aufgabegroschen zu zahlen brauchten. Um für die angekommenen Briefe das polnische Porto zu ersparen, ließen sie dieselben ohnehin schon meist von dem Ober-Postamte in Stolzenberg abholen. Pol-

nische Postbeamte aus Danzig kamen zu dem Ober-Post-direktor Uhl und baten ihn, sie in den preußischen Postdienst aufzunehmen, und das General-Postamt nahm auch die fähigsten und unverdächtigsten unter ihnen mit ihrem bisherigen Range in den preußischen Postdienst auf, wie dies auch in Bezug auf einige polnische Postbeamten aus Marienwerder und Elbing geschah.

Einer alten Broschüre zufolge, welche unter dem Titel: „Königliche Preußische im Preußischen reduzierte Posttaxe zu Stolzenberg nebst dem Berichte, wo die Posten ankommen und abgehen, unter Approbation Eines Königlich Preußischen Hohen General-Post-Amts zu Berlin in „Marienwerder in der Königlichen West-Preußischen Hofbuchdruckerey bei Johann Jacob Kanter 1773" erschien, scheinen beim damaligen Ober-Postamte zu Stolzenberg außer mehreren sonstigen Beamten vier Ober-Post-sekretäre und sechs Briefträger angestellt gewesen zu sein.

Ein näheres Eingehen auf jene Broschüre dürfte nur für den eigentlichen Fachmann von Interesse sein. Wir schließen unsere Schilderung des preußischen Ober-Postamtes zu Stolzenberg deshalb mit von Stephans Worten:

„Friedrichs Maßregeln hatten Kraft und Wohlstand Danzigs fühlbar gebrochen. Auch nach seinem Tode vermochte sich die Stadt nicht wieder zu erholen, und am 2. April 1793 erließ der Bürgermeister und Rat der Stadt Danzig an die Einwohner die Proklamation, welche mit den Worten beginnt: „Wasmaßen gesamte Ordnungen, die ganze Kaufmannschaft, alle Haupt- und inkorporierte Gewerke, nach genauer Erwägung aller sie verbindenden Umstände, in gewisser Erwägung des göttlichen Wohlgefallens, den einmütigen Entschluß gefaßt haben, diese gute Stadt, als welche seit langer Zeit in ihrem Wohlstande dermaßen herabgesunken ist, daß dessen Wiederherstellung auf keine andere Weise sich hoffen und erwarten lassen mögen, Sr. Königlichen Majestät von Preußen, Oberherrschaft zu unterwerfen."

Die Truppen des Generalleutnant von Raumer besetzten

die Festungswerke, und das Ober-Postamt zu Stolzenberg wurde am 9. April 1793 nach der Stadt in das Lokal des aufgelösten polnischen Postamtes verlegt.

So war das preußische Postamt in Danzig, welches der große Kurfürst daselbst zuerst nach der Schlacht von Warschau ordentlich eingerichtet hatte, jetzt abermals hergestellt worden, nach dem es über 130 Jahr aus der Stadt entfernt gewesen war. — — —

Als Friedrich II. starb, belief sich die Einwohnerzahl Berlins auf 150 000 Einwohner. Bei seinem Regierungsantritt waren 98 000 Bewohner vorhanden gewesen (inkl. der Garnison), welche Zahl bei Ausbruch des siebenjährigen Krieges bereits auf 128 000 Einwohner gewachsen war, die sich bis zum Jahre 1763 auf 119 000 vermindert hatte, jedoch im Laufe des nächsten Jahrzehnts wieder auf 134 000 Köpfe stieg.

Die postalischen Bedürfnisse der Hauptstadt waren nach heutigen Begriffen sehr gering. Das königliche Hofpostamt verfügte über folgende Dienstkräfte: einen „Hofpostmeister," elf „Hofpostsekretäre," vier „Kopisten" und sechsunddreißig „Postillons," zusammen zweiundfünfzig „Postbediente." Dazu traten sieben Briefträger. Es kamen sonach auf den Briefträger etwa 21 400 Einwohner! Es bestanden außer der reitenden Post, welche nur Briefe beförderte, eine fahrende und eine sogenannte „Küchenpost," letztere jedoch nur zwischen einzelnen Stationsorten. Achtzehn große Postkurse strahlten von Berlin aus, welche mit den Hauptorten der Monarchie in Norden (Stettin), Nordosten (Königsberg in Pr.), Südosten (Breslau), Westen (Cleve) die Verbindung vermittelten. Diese achtzehn Postkurse verteilten sich, wie folgt: 1. nach der Altmark, 2. Breslau, 3. Cleve, 4. Cottbus, 5. Dresden, 6. Frankfurt a. O., 7. Güstrow, 8. Halberstadt, 9. Halle a. S., 10. Hamburg, 11. Leipzig, 12. Ostfriesland, 13. Potsdam, 14. Preußen (durch Pommern), 15. Preußen (durch die Neumark), 16. Salzwedel, 17. Stettin und 18. Wriezen und Freienwalde.

Die regelmäßigste Postverbindung bestand zwischen den beiden Residenzstädten Berlin und Potsdam. Sie wurde durch

die sogenannte „Journalière“ vermittelt, welche täglich zweimal (Mittwochs jedoch nur einmal) morgens um sieben und mittags um zwölf Uhr von Berlin abging und dort mittags um zwölf Uhr und abends sechs Uhr wieder eintraf. Die Verbindungen mit den anderen Poststationen fanden in der Regel wöchentlich zweimal statt. Das Passagiergeld wurde in der Weise geregelt, daß eine reisende Person, „wes Standes sie auch ist, für jede Meile sowohl im Winter als im Sommer, auf allen Postkursen inkl. des bisherigen sogenannten Stationsgeldes sechs Groschen (75 Pfennig) bezahlet, dergestalt, daß kein Postillon weiter etwas bekommt.

Als besondere Vergünstigung galt, daß dem Passagier 50 Pfund an Bagage, den Kaufleuten aber, wenn sie nach den Messen reisten oder von denselben zurückkamen, sechzig Pfund „auf der Postkalesche frei passiert;“ was aber darüber war, mußte nach Gewicht und Beschaffenheit der Sache bezahlt werden. Die bedeutendsten Postkurse waren die nach Königsberg in Pr. und die nach Cleve. Ersterer ging sowohl durch Pommern wie durch die Neumark; doch waren beide auf das genaueste geregelt von derselben Länge ($84^1/_2$ Meilen) und zu gleichem Preise. Die Fahrt von Cleve hatte eine Entfernung von 73 Meilen zurückzulegen; jeder Passagier durfte auf diesem Kurse zu aller Zeit sechzig Pfund Bagage frei mitnehmen. Bei so bedeutenden Entfernungen war ein pünktliches Eintreffen am Bestimmungsorte nicht immer möglich. „Die ankommenden Posten konnten nicht allemal, insonderheit zu Winterszeit und bei schlimmem Wetter, in den angesetzten Stunden eintreffen, sondern liefen zwei, vier, sechs und mehr Stunden später ein, nachdem die Kurse lang, die Posten schwer oder leicht beladen und die Wege schlecht waren. Und wer gern wissen wollte, wie bald er oder sein Brief hie oder da mit der ordinären Post anlangen möchte, der konnte auf jede Meile, wenn die Wege gut und die Posten nicht schwer beladen waren, $1^1/_2$ Stunde, die meiste Zeit aber 2 Stunden rechnen; mit der reitenden Post dagegen war auf jede Meile etwa $1^3/_4$ Stunden zu rechnen. Die Clevische reitende Post kam manchmal im Winter, wenn

4*

die Flösse schwer passierten, 24 Stunden später an, als im Sommer. Die reitende Post beförderte nicht alle der Post überhaupt übergebenen Briefe, sondern nur einzelne. „Daferne es verlangt wurde, dicke Briefe oder Sachen mit derselben bei pressanten Fällen fortzuschicken, mußte auf der Aufschrift express gemeldet werden: mit der reitenden Post. Es mußte aber alsdann für jedes Lot so viel als für einen Brief bezahlet werden.“ Die Postexpedition zu Berlin war zur Annahme von Briefen und Sachen alle Tage von 7 Uhr morgens bis mittags 12 Uhr, des nachmittags von 2 Uhr (Sonntags 3 Uhr) bis abends 7 Uhr geöffnet. Briefe und Pakete mußten mindestens zwei Stunden vor Abgang der Posten ins Postamt, und wenn die Posten des anderen Morgens bis um 9 Uhr abgingen, am Abend vorher bis 7 Uhr abgeliefert werden, „indem nachher keine mehr könnten angenommen werden.“ Ziemlich teuer war damals das Porto. Ein einfacher Brief kostete von Berlin nach Köpenick einen guten Groschen (= 1 Sgr. 3 Pf. oder 15 Pf.,) nach Cüstrin $1^1/_2$ guten Groschen, nach Dessau 2 gute Groschen, Halle a. Saale $2^1/_2$ gute Groschen, Leipzig 3 gute Groschen, Glogau $3^1/_2$ gute Groschen, Breslau 4 gute Groschen, Gotha $4^1/_2$ gute Groschen (bis zur Grenze $2^1/_2$ gute Groschen), Kassel 5 gute Groschen, Königsberg i. Pr. $5^1/_2$ gute Groschen, Frankfurt a. M. 6 gute Groschen, Darmstadt 7 gute Groschen, Gumbinnen $7^1/_2$ gute Groschen, Memel 8 gute Groschen, Paris $11^1/_2$ gute Groschen, Peterburg 19 gute Groschen u. s. w. Die Briefe wurden sämtlich einzeln in die Postkarten eingetragen.

Dem General-Postamt oder General-Postdirektorium war im Sterbejahre (1786) Friedrichs II. die die Verwaltung, die Aufsicht und die Wahrnehmung des Postregals in den sämtlichen alten und neu erworbenen Staaten in- und außerhalb Deutschland aufgetragen. Es war keinem anderen Departement untergeordnet, sondern hing unmittelbar von den Befehlen des Königs ab, korrespondierte aber mit anderen Departements, so oft es die Verbindung der Geschäfte erforderte.

Das General-Postamt hatte die Verwaltung des ganzen Postregals. Es wurde als eine Landes-Polizeianstalt oder als ein Zweig der Finanzen des Staates betrachtet. Von ihm hingen demnach alle Maßregeln zur Verbesserung des Postwesens und zur Vermehrung der daraus fließenden Einkünfte ab.

Es machte allgemeine und besondere Postordnungen; es bestimmte die Posttaxen; es wachte über die Handhabung des landesherrlichen Postregals; es untersuchte und bestrafte alle Benachteiligungen, Schmälerungen und Eingriffe, die wider dasselbe unternommen wurden; es ließ die erforderlichen Kautionen bestellen; es schloß mit den benachbarten Staaten und Reichsständen, besonders dem deutschen Reichsgeneral-Erbpostamte, Postverträge und Rezesse; es bestätigte und genehmigte die Kontrakte mit den Postillonen und Unternehmern der Postfuhren und Postritte, und in seine allgemeine und Hauptkasse flossen alle Posteinkünfte zusammen, insofern nicht in etlichen Provinzen davon etatsmäßige Summen an die Kammern abgegeben wurden.

Die ihm beigelegte Gerichtsbarkeit wurde durch einen Justitiarius, der Postrat und Mitglied desselben war, verwaltet und erstreckte sich über alle Vergehungen der Postbedienten, über alle auf den Posten begangene Mißhandlungen, über „die Ersetzungen und Vergütigungen verdorbener und verlorener Postgüter, Gelder u. s. w.,“ über die Freiheiten und Immunitäten der Postbedienten.

Das Generalpostamt verwaltete auch das Intelligenzwesen, wovon die bestimmten Einkünfte dem großen Waisenhause zu Potsdam gewidmet waren und zuflossen.

Der Chef des Generalpostamts führte den Titel eines General-Postmeisters und war gemeiniglich ein wirklicher Etats-, Krieges- und dirigierender Minister des General-Direktorium, damals Herr von Werder. Das General-Postamt bestand außerdem aus einem Direktor und sechs Posträten, deren einer insbesondere die auswärtigen und öffentlichen Postangelegenheiten wahrzunehmen und vorzutragen hatte.

Es hatte seine eigene Kanzlei und Registratur, welche mit

einem Direktor, sechs expedierenden Geheimen Sekretären, zwei Registratoren, sechs Kalkulatoren und sechs Kanzlisten besetzt war.

Bei der General-Postkasse standen ein Rendant, ein Geheimer Sekretär, ein Kassierer und Kassenschreiber.

Das General-Postamt war im königlichen Posthause in der Königsstraße, in dessen drittem Geschosse die Versammlungszimmer sich befanden. Kanzlei, Registratur und Kassen waren in dem Hintergebäude oder dem neuen Posthause nach dem Wasser zu.

Die Berliner Posthalterei, der Posthof, befand sich im Sterbejahre Friedrichs II. bereits in der Oranienburgerstraße. In einem weitläufigen Gebäude standen die Postpferde und Postwagen zu den ordinären und Extraposten. Dies Gebäude ist unter König Friedrich I. auf Vorschlag des General-Erbpostmeister, Grafen von Wartenberg, anfangs nur zum Besten der Postillone, damit diese zusammen wohnen könnten, gebaut. Sämtliche Postbedienten hatten freiwillig dazu beigetragen und in den Jahren von 1705—1713 die Summe von 5662 Thaler aufgebracht, und der König gab 1709 als Geschenk 1500 Rthlr. und als Vorschuß 1000 Thaler dazu. Im Jahre 1713 wurde das Wohnhaus für die Postillone fertig und nun fing man an, die Ställe zu bauen. Seit 1766 wurde dies ehemalige Postillonhaus eine förmliche vom Hofpostamt abhängende Posthalterei zum Behuf der königlichen ordinären und Extraposten und die Wohnung des königlichen Posthalters (damals Herr von Unruh). —

Man wolle uns noch gestatten, des Intelligenzblattwesens Berlins und dessen Verhältnis zur Post zu gedenken.

Die Intelligenzblätter, welche im Jahre 1727 ihren Anfang nahmen, wurden täglich (außer Sonntags) ausgegeben. In denselben fand man alle Sachen, die zur Wissenschaft des Publikums gelangen sollten, als Verordnungen, Nachrichten von den täglich ein und auspassierenden Fremden, ankommenden Fuhrleuten und Schiffern, Beförderungen, Geld- und Wechselkursen in Berlin, Hamburg, Amsterdam, Königsberg;

Notifikationen von Sachen, die zu verkaufen, zu vermieten oder zu verpachten waren u. s. w. Wer was in das Intelligenzblatt setzen lassen wollte, gab die Aufsätze leserlich geschrieben im Königl. Adreßkomtor in der breiten Straße im Markschen Hause ab. In dem gedachten Königl. Adreßkomtor, ingleichen im Hofpostamt und bei verschiedenen Distributören, die in jedem Revier der Stadt angesetzt waren, konnte man das Intelligenzblatt auch und zwar den Jahrgang für 3 Rthlr. und jedes Stück einzeln für 1 Gr. bekommen.

Es kamen in Berlin zwei politische und gelehrte Zeitungen heraus: in der Haude- und Spenerschen Buchhandlung (auf der Schloßfreiheit) und in der Voßischen Buchhandlung (in der breiten Straße). In diesen Buchhandlungen und im Hofpostamte wurden diese Zeitungen alle Dienstage, Donnerstage und Sonnabends ausgegeben. Der Jahrgang kostete 2 Rthlr. und das Stück einzeln 6 Pf. Wer solche quartaliter hielt und sie nicht selbst holen lassen wollte, dem wurden sie durch besonders bestellte Boten in's Haus gebracht. Man zahlte dann das Quartal besonders für den Boten 4 Gr.

Man konnte in den Zeitungen sowie in dem Intelligenzblatt alle oben gedachte Nachrichten einsetzen lassen; und man zahlte für die Einsatz-Gebühren nach einer Polizeiordnung für eine gedruckte Zeile, die wenigstens 90 Buchstaben haben mußte, 2 Gr., für halb soviel aber 1 Gr. Man schickte die Nachrichten, welche man in die Zeitungen eingesetzt haben wollte, in eine oder die andere der oben gedachten Zeitungs-Buchhandlungen, wofür man denn nach Verhältnis obiger Taxe bezahlte. Doch mußte die Nachricht auch in's Intelligenzblatt gesetzt werden und im Adreßkomtor unterschrieben sein.

Im Hofpostamte kannte man auch alle fremde Zeitungen haben, und wenn sie durch einen Boten in's Haus getragen wurden, kosteten sie über den festgesetzten Preis noch quartaliter 6 Gr.

Die französische Gazette litteraire de Berlin werde bei dem Verfasser le Bauld de Nans alle Montage ausgegeben.

Überdem kamen wöchentlich verschiedene gelehrte politische und physikalische Blätter heraus, z. B. alle Montage D. Büsching's Nachrichten von neuen Landkarten, geographischen und andern Büchern nebst anderen mehr. Den ersten Tag jedes Monats erschien ein neues Stück von der berlinschen Monatsschrift.

Es dürfte nicht uninteressant sein, diesen Angaben über das Postwesen der Residenzstadt Berlin aus dem Jahre 1786 jetzt nach Verlauf eines Jahrhunderts das heutige Postwesen der Weltstadt und deutschen Metropole Berlin gegenüber zu stellen. Dennoch steht fest, daß Berlin während der 46jährigen Regierung des großen Königs bedeutende Fortschritte in seiner Entwickelung gemacht hat:

„Es war groß genug geworden, um auf den ganzen Umfang des preußischen Staates und auf alle Stände anziehend zu wirken, es war klein genug geblieben, um persönliche Beziehungen zwischen Gleichgesinnten zu erleichtern und die Entstehung einer aus bürgerlichen und adeligen Elementen zusammengesetzten gebildeten Gesellschaft zu begünstigen.“

IV.

Mit Ende des achtzehnten und Anfang des gegenwärtigen Jahrhunderts, also unter der Regierung Friedrich Wilhelms II. und Friedrich Wilhelm III. traten wieder mancherlei Umformungen nnd Verbesserungen des preußischen Postwesens ein, den Wünschen des korrespondierenden und reisenden Publikums, sowie der Posthalter, entsprechend.

Zunächst wurden die Stationsentfernungen oder die Meilenzahl auf den großen Poststraßen festgestellt, damit der Reisende wußte, wie viel er zu zahlen hatte, und der Posthalter, wie viel ihm gebührte. Zu dem Zwecke waren geometrische Vermessungen der Hauptwege vorgenommen

worden. Die Entfernungspunkte auf den Stationen wurden durch Meilenpfeiler bezeichnet (der am Dönhofsplatze zu Berlin war der erste). Auf das Porto hatten diese Vermessungen noch keinen Einfluß.

Ein zweiter, fast der wichtigste Gegenstand, betraf die Verbesserung des Postfuhrwesens. Zu den bisherigen großen Mißständen gehörten namentlich die Afterverpachtungen der Posthaltereien und der einzelnen Postfahrten, bei welchen jeder Teil gewinnen wollte, was entweder nur durch Verminderung des Futters der Pferde, oder durch möglichst niedrige Löhne der Postknechte und durch Betrug, wie durch Mitnahme uneingeschriebener Reisender, sogenannter „blinder Passagiere," und Pakete erreicht werden konnte. Jeder entdeckte Privatvertrag wurde nunmehr streng bestraft (für jeden Groschen Pachtgeld wurde ein Thaler Strafe eingezogen). Jedes Fuhr- und Rittgeld wurde den Kornpreisen des Orts angemessen und mit einigem Gewinn für den Unternehmer festgestellt. Bare Unterstützungen bewilligte man sogleich, sobald sie erforderlich waren. Man hielt aber auch scharf auf deren Anwendung. Besonders achtete man mit Strenge auf sittliche, und ordentliche Dienstführung der Unterbeamten und Postillone, schärfte ihnen ein anständiges und höfliches Betragen ein und rügte Zuwiderhandlungen unnachsichtlich und militärisch.

Ein dritter Gegenstand — die Klage der die Posten zu Reisen Benutzenden über die Schwere, Unbehülflichkeit und Unbequemlichkeit der Postwagen — forderte Abhilfe.

Der Post-Chef, damals der erste Staats- und Kabinetsminister, Graf von der Schulenburg-Köhnert, forderte inländische und ausländische Sachkundige und geschickte Männer auf, Modelle und Probewagen einzusenden. Keine Kosten wurden gescheut, und selbst mißglückte Versuche blieben nicht unbeachtet. Die Schwierigkeit lag in der Befriedigung der Forderung und des Bedürfnisses, daß jeder Wagen für die Reisenden bequem und dennoch zum Fortbringen vieler Postgüter eingerichtet sei.

Der vierte Punkt war auf das Extrapostwesen gerichtet. Die deshalb erlassene Verordnung vom 22. Oktober 1800 sagte, was der Reisende zu fordern habe sowohl, wie was der Postfahrer für Pflichten habe.

Der fünfte Gegenstand war die Wiederherstellung der Postinspektoren. Dieselben hatten die Postanstalten ihres Bezirks unter steter Aufsicht zu halten, und das Befolgen der Verordnungen in allen Zweigen des Postdienstes zu überwachen, auf ihren sonst täglichen Bereisungen die Abweichenden im Dienst- und Rechnungswesen zu belehren rc., neue Postanlagen und nützliche Veränderungen in Vorschlag zu bringen, die Entwürfe und Pläne an Ort und Stelle zu prüfen, den Befund der Ober-Postbehörde nebst ihrem Gutachten einzureichen und den von letzterer genehmigten Vorschlag auszuführen. Diese ambulanten Beamten waren es, welche die Stelle der Oberbehörde vertraten und für Alles die Verantwortung trugen.

Der sechste Punkt entschied die Portosätze. Die von der Post-Kommission im Jahre 1766 entworfenen, vom König Friedrich II. bestätigten Posttaxen waren nicht mehr anwendbar, teils weil durch die Vermessung der Haupt- und der bedeutenden Seitenkurse eine große Verschiedenheit der Meilenzahl gegen die vormals nach willkürlichen Annahmen, als weit geringer bestimmte Entfernung der Orte eintrat, teils weil die Gerechtigkeit erforderte, daß den Postanstalten auch das zukomme, was ihnen gebührte. —

Während Friedrich Wilhelms II. Regierung hob (im Juni 1790) die Hannoversche Regierung plötzlich sämtliche Reichspostämter auf und ließ dem Fürsten von Thurn-Taxis nur den freien Durchgang seiner Posten aus Bremen und Hamburg nach Frankfurt a. M. und Nürnberg.

Dem Beispiele Hannovers folgte Herzog Ferdinand von Braunschweig, indem er ebenfalls das Aufhören der Reichsposten ankündigte und die Posten in eigene Verwaltung nahm. Vergebens wandte sich jetzt Fürst Anselm von Taxis an den König von Preußen, um seine Wiedereinsetzung in die ihm entzogenen Postbesitzungen bei den Kaiserwahl-Gesandten in Frankfurt zu

vermitteln, — diese Postgebiete blieben für Thurn und Taxis verloren, das außerdem durch Abtretung der überrheinischen Länder an Frankreich durch die Friedensschlüsse von Campo Formio (von 19. Oktober 1797) und Basel (1795) dort die Leitung des Postwesens gleichfalls verloren hatte.

Durch die, in Folge des Lüneviller Friedens vom Jahre 1801 (9. Februar) und des Reichsdeputations-Hauptschlusses vom 25. Februar 1803 an Preußen gefallenen Entschädigungs-Provinzen trat Preußen in den Rang der Haupt-Poststaaten Europas. Es hatte sich schon ein Jahr zuvor durch einen am 23. Mai 1802 mit Frankreich abgeschlossenen Vertrag für die abgetretenen links rheinischen Lande Geldern, Cleve und Meurs, mit den Hochstiften Hildesheim, Münster und Paderborn, dem Eichsfeld, dem kurmainzischen Stadtgebiet Erfurt, den Städten Goslar, Mühlhausen i. Th. und Nordhausen, sowie den Reichsabteien Quedlinburg, Elten, Werden und Essen, Kappenberg und Herford entschädigen lassen. Frankreich hatte Preußen zugleich den Besitz dieser Länder mit der vollen Souveränetät garantiert, und letzteres übernahm daher auch dort sogleich die bisherigen Thurn- und Taxis'schen Reichsposten, unbekümmert um des Postfürsten Remonstrationen und Drohungen mit Kaiser und Reich. 1805 besetzte Preußen die Hannoverschen Lande in Folge einer Übereinkunft mit Frankreichs Kaiser, und das dortige Postwesen wurde ganz auf Preußischen Fuß gebracht.

Als Kaiser Franz II. durch die Abdikations-Akte vom 6. August 1806 die Krone des Reichs niederlegte — da brach das 1000jährige römisch-deutsche Reich zusammen und begrub unter seinen Trümmern auch die damalige Reichspost. Aber auch für das preußische Postwesen traten mit der 1806 beginnenden Kriegsperiode schwere Stürme ein, so daß es sich nur kümmerlich zu erhalten vermochte und man die geplanten durchgreifenden Verbesserungen nicht ausführen konnte. —

Die Wiener Kongreß-Akte — nach der Verbannung Napoleons nach Elba — setzte übrigens das Verbleiben der Taxis'schen

Posten innerhalb des deutschen Bundesgebiets wiederum fest. Artikel 17 derselben lautet:

„Das fürstliche Haus Thurn und Taxis bleibt in dem durch den Reichdeputations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 oder durch spätere Verträge bestätigten Besitz und Genuß der Posten in den verschiedenen Bundesstaaten so lange, als nicht etwa durch freie Uebereinkunft anderweitige Verträge abgeschlossen werden sollten. In jedem Falle werden demselben in Folge des Artikel 13 des erwähnten Reichsdeputations-Hauptschlusses seine auf Belassung der Posten oder auf eine angemessene Entschädigung gegründeten Rechte und Ansprüche gesichert. Dieses soll auch da stattfinden, wo die Aufhebung der Posten seit 1803 gegen den Inhalt des Reichsdeputations-Hauptschlusses geschehen wäre, insofern diese Entschädigung durch Verträge nicht schon definitiv festgesetzt worden ist."

Dieser Artikel mochte für die kleinen, jetzt selbständigen deutschen Länder sein Gutes haben, und von diesem Gesichtspunkte faßte ihn auch der damalige preußische General-Postmeister von Seegebarth auf, indem er in einer an den Staatskanzler Hardenberg überreichten Denkschrift sagt:

„So sehr man in früheren Zeiten gegen das Taxis'sche Postwesen wegen dessen Anmaßungen, statum in statu zu bilden, geeifert hat, und so sehr jeder mächtige Reichsfürst es sich selbst schuldig bleibt, das Postregal in seinem ganzen Umfange auszuüben, so ist doch das Taxis'sche Postwesen für die kleinen zersplitterten Länder sehr heilsam. Es wird daher darauf zu dringen sein, das Taxis'sche Postwesen in denselben wieder ganz herzustellen, weil es nach seinen Verhältnissen und nach seiner Erfahrung am geeignetsten dazu ist."

In Folge des angeführten Artikels 17 der Bundesakte erhob das fürstlich Thurn und Taxis'sche Haus gegen diejenigen Staaten, in welchen zur Zeit des deutschen Reichs die damalige kaiserliche Reichspost bestanden hatte, Ansprüche auf Vollziehung des gedachten Artikels und erlangte sofort in einigen Staaten Ent-

schädigung durch Ueberlassung von Domänen, in anderen Staaten aber den Genuß der Posten selbst.

Auch Preußen sah sich genötigt, mit Taxis sich abzufinden. Es errichtete im Jahre 1816 einen Vertrag mit demselben, in welchem der Fürst den ihm nach dem Reichsgesetz von 1803 § 13 und der Bundesakte von 1815 Art. 17 verbliebenen Besitzstand seiner eigentümlichen Posten diesseits des Rheins — in den an Preußen gekommenen Großherzogtümern Berg und Westphalen, einem Teil der fürstlich Nassauischen Länder und dem Gebiete Wetzlar — feierlich entsagte, und diese sämtlichen Postanstalten dem Könige von Preußen gegen Abtretung des Fürstentums Krotoschin, eine aus 4 Domainen gebildete Standesherrschaft in der Provinz Posen überließ. Die Übernahme und Übergabe der Postbezirke geschah durch beiderseitige Bevollmächtigte in Düsseldorf am 28. Juni 1816.

Die Vergrößerung des preußischen Staatsgebiets und der Friede brachten nunmehr auch wieder eine größere Regsamkeit in das Postwesen, und in allen neuerworbenen Provinzen wurde die Post nach den preußischen Verwaltungsnormen organisiert. Der damalige General-Postmeister, der in den schweren Leiden seines Vaterlandes und seines Königs mutig auf seinem schwierigen Posten ausgeharrt hatte, erwarb sich dabei durch sein mildes und schonendes Verfahren große Verdienste und löste seine Aufgabe wie im Kriege, so im Frieden.

Dem Umstande, daß dem damaligen obersten Postchef Preußens, dem Grafen von der Schulenburg als Premierminister und General-Kontrolleur der Finanzen, so viele Geschäfte oblagen, daß er in Postangelengeheiten seiner persönlichen Endscheidung nur die wichtigsten Angelegenheiten vorbehielt und das Übrige dem Beschlusse des Kollegiums überlassen mußte, dankte Seegebarth seine Ernennung zum Direktor des General-Postamtes (6. Oktober 1803). 1806 wurde er zum Präsidenten dieser Zentral-Verwaltungsbehörde vom Könige ernannt.

Als der Minister Graf v. d. Schulenburg beim Nahen der Franzosen sich unerwartet dem Staatsdienste entzog, erhielt

Seegebarth die Weisung, sich mit der General-Postkasse nach Küstrin zu begeben. Von dort aus folgte er dem König mit nur wenigen Beamten und verwaltete das Postwesen in den vom Feinde nicht besetzten Landesteilen unter den denkbar schwierigsten Verhältnissen. Am 23. November 1808 ernannte der König Seegebarth zum General-Postmeister und Chef des gesamten Postwesens.

In dem für Preußen unseligen Kriege des Jahres 1806 stand die preußische Feldpost unter Leitung des Feldpostmeisters **Buchner**, welcher unter Seegebarth auch im Jahre 1813 die Felpostanstalten organisierte. Zu jener Zeit bestand das gesammte preußische Feldpostpersonal aus 3 Feldpostmeistern, 27 Sekretären, 4 Briefträgern und 79 Postillonen. Außerdem waren 193 Pferde und 27 Wagen in Verwendung. Jedes Armee-Korps hatte sein Feldpost-Amt, jede Brigade ihre Feldpost-Expediton. Die Feldpostanstalten standen in Bezug auf Ausrüstung und äußeren Dienst unter dem Kriegskommissar; das Personal wurde jedoch von der Postbehörde ausgewählt.

Die Befugnisse beider Verwaltungen ergaben damals indessen gar manche Streitigkeiten. So schreibt das General-Postamt dd Berlin, den 4. September 1813:

„daß es zu der zwischen dem Hauptquartiere des Kronprinzen von Schweden und der Hauptarmee einzurichtenden Courierpost kein Geld habe."

Der Feldpostmeister Podlech jammert fast gleichzeitig in einem Schreiben aus Buckau:

„weder Pferde, noch Postillons, noch Briefträger sind da. — Alles, gar das Geld fehlt."

Die Postbeamten waren selten darüber unterrichtet, welche Regimenter, Bataillone ꝛc. sich bei den einzelnen Brigaden befanden. Auch sollen die Postämter der Heimat „nicht gehörig eingegriffen haben." General-Major von Lottum z. B. hatte nur zweimal wöchentlich eine kursierende Post über Nimpsch nach Strehlen zur Disposition.

In einer Kabinetts-Ordre sprach sich denn auch König

Friedrich Wihelm III. sehr ungnädig über das Feldpostwesen aus, was zur Folge hatte, daß dasselbe in Bezug auf die gesamte Technik des Betriebes und auf die Personalverhältnisse ausschließlich dem General-Postamte zugewiesen wurde, während Ausrüstung, äußerer Organismus und Geldverpflegung dem Ressort des Kriegsdepartements verblieben. —

Mögen immerhin die Leistungen des Feldpostwesens in den Befreiungskriegen nicht mustergiltig gewesen sein und mag sich auch der Schornsteinfeger Mathias Keller beim General „Vorwärts“ über „die Konfusion mit dem Feldpostamte“ beschwert haben, daß sein Sohn Traugott zweimal die ihm vom Vater gesandte Zulage nicht erhaben habe: die damalige Feldpost konnte nach den Schicksalen der preußischen Post in den schweren Jahren von 1806—1813 bei aller Anstrengung nicht mehr leisten, als sie leistete. —

Was endlich die Zentral-Verwaltungsbehörde in der Seegebarth'schen Periode anlangte, so sei noch bemerkt: Als im Jahre 1772 die Aufhebung der beiden Geheimen-Rats-Kollegien, der Geheimen Hofkammer und des General-Kriegs-Kommissariats, und die Gründung des General-Ober-Finanz-, Kriegs- und Domänen-Direktoriums erfolgte, bestimmte der König, daß das General-Postamt als eine eigene Behörde zu konstituieren sei, welche jedoch als eine Abteilung des Finanz-Departements angesehen und einem General-Ober-Direktorium untergeordnete sein sollte. Der jedesmalige Chef des Finanz-Departements, der Finanzminister, war auch General-Postmeister. Bei dem General-Postamt wurden zwei Geheime Räte und ein Justitiarius angestellt, welche durch diese Anstellung gleichzeitig Mitglieder des Finanz-Departements wurden, und deren ältester oder fähigster (wie seiner Zeit Seegebarth) außerdem zum ordentlichen Mitgliede des General-Ober-Finanz-, Kriegs- und Domänen-Direktoriums ernannt wurde. Das General-Postamt hatte sein eigenes Sekretariat, seine eigene Kalkulatur, Registratur, Kanzlei und Kasse, welche nach und nach von dem Schlosse in das noch von König Friedrich I. für den Grafen Wartenberg gekaufte Haus an der langen Brücke verlegt worden waren.

Obwohl das General-Postamt noch kein Kollegium für sich bildete, vielmehr die Vortragssachen im Kollegium des Finanz-Departements oder in besonders wichtigen, auch andere Ressorts betreffenden Fällen im Kollegium des General-Ober-Direktoriums beraten wurden (wo alsdann ein Rat des General-Postamts Referent war), so erschien doch diese Einrichtung in Vergleich zu dem früheren Zustande als ein großer Fortschritt, indem jetzt eine bestimmte technische Verwaltungsbehörde bestand, in deren Schoße sich ein festes Administrations-Verfahren auszubilden vermochte und deren Mitglieder ihre Thätigkeit ausschließlich der Leitung des Postwesens widmen konnten.

Eine auf Befehl des Königs erlassene Dienstordnung regelte den innern Betrieb, die Grenzen der Dezernate, die Geschäftsformen u. a. m. —

Im Januar 1813 war Seegebarth dem König nach Schlesien gefolgt, hatte Feldpostämter errichtet und das seine für die ordnungsmäßige Korrespondenzbeförderung der Heere beigetragen.

So manche wichtige Neuerung, wie das Abstempeln der Briefe, die Einführung der Schnellposten, die Gründung des Post-Koursbüreau's, die Umgestaltung des Rechnungswesen und vieles andere dankt dem wackeren unermüdlichen Seegebarth seine Entstehung.

Im Jahre 1821 trat der um das preußisch-deutsche Postwesen hochverdiente alte Herr, der drei Königen redlich gedient, nachdem ihm durch Schlaganfälle und eine Lähmung die Beschwernisse seines Amtes unüberwindlich wurden, in den Ruhestand. Die Anerkennung seines Monarchen und die des Publikums folgten ihm.

Ehre seinem Andenken!

V.

Nach Seegebarth's Rücktritt vom General-Postmeisteramte trat der bisherige Geh. Staatsrat von Nagler am 18. Juni 1821 bis zum 4. April 1823 zunächst nur als Präsident

des General-Post-Amtes, unter dem damaligen Staatskanzler Fürsten von Hardenberg, als dem vom Könige ernannten Chef des Postwesens, an seine Stelle. Von dem letzteren, dem Fürsten Hardenberg, wurden durch eine besondere Postreorganisations-Kommission unter dem Vorsitze des damaligen Chefs der General-Kontrolle, Geheimen Staatsministers Grafen von Lottum, weitere Verbesserungen im technischen Postbetriebe vorbereitet, die später, nachdem Nagler am 4. April 1823 zum General-Postmeister erhoben worden war, zur Ausführung kamen und viel dazu beitrugen, daß sich das preußische Postwesen in Beziehung auf schnelle Beförderung, Ordnung und Pünktlichkeit unter den damaligen deutschen Postverwaltungen mit des besten Rufes erfreute. Nagler stand bis zum Jahre 1846 an der Spitze der preußischen Post, in einer Zeit ununterbrochenen Friedens, in der sich sonach das, was andere sorgsam vorbereitet hatten, ruhig entwickeln konnte. Wir sehen unter anderem in dieser Periode teils vervollkommnet werden, teils erstehen Reitposten, die zum schleunigen Fortschaffen von Briefen und Zeitungen bestimmt waren und den Namen „Reitposten“ behielten, selbst wenn die Brieffelleisen mit 2 Pferden kuriermäßig gefahren wurden. Ferner ordinair-fahrende Posten, welche Personen, Pakete und Gelder, Briefe und Zeitungen beförderten und gewöhnlich durch Kondukteure oder Schirrmeister begleitet wurden. Sodann Schnellposten oder Eilwagen. Ein Posthumorist singt über jene Zeit.

„Schnellpost und Fahrpost gab es da
In Deutschland und in Preußen,
Für zehn, sechs Silbergroschen ließ
Pro Meile sich's schon reisen;
Der schmucke, blanke Postillon
Rief mit des Posthorns Zauberton
Zusamm'n die Passagiere.
Die Extraposten fuhren auch —
Drei Viertelstund pro Meile —
Für reiche Leute, deren Fahrt
Nicht lange hatte Weile;

Das war bequem, man sah es ein,
Ein ganzer Mann mußt' der wohl sein,
Der so was angerichtet.

Schon im Jahre 1804 waren verschiedene Versuche mit der nachgeahmten, angeblich vom Grafen Chabannes in Paris, eigentlich aber von einem Engländer erfundenen Gattung von Geschwindwagen angestellt worden; allein die ganz eigentümliche Bauart der künstlichen Axen und Naben, und die Schwierigkeit, das unterwegs schadschaft gewordene Räderwerk ausbessern zu können, hatten nicht verstattet, dies höchst zerbrechliche Fuhrwerk selbst als Personenwagen zu benutzen.

In dieser Thatsache liegt der geschichtliche Beweis, daß in Preußen wegen Einführung der Schnellposten oder Eilwagen in Deutschland die **ersten** Versuche gemacht worden sind.

Am 1. April 1819, also noch unter Seegebarth, wurden die Schnellwagen oder Eilwagen zuerst zwischen Berlin und Magdeburg, und am 1. Juli 1820 zwischen Koblenz und Trier, unter dem Namen Personwagen, eingeführt, eine Nachahmung der damals bereits in England gebräuchlichen Mail coaches (Briefpost- und Personenwagen zugleich).

Die überzähligen Reisenden des Hauptwagens wurden in besonderen Beichaisen befördert. Der Posthalter jeder Station empfing das Personengeld der Mitfahrenden für die Hergabe der Beichaise aus der Postkasse; die letztere gewann dabei also nichts. Mit diesen Eilwagen wurden, außer den Briefen und Zeitungen, auch Geldbriefe und kleine Pakete befördert. Außerdem gab es:

Personenposten, eine Einrichtung zur wohlfeileren Beförderung vieler Personen in einem Wagen zu 12 bis 15 Sitzen. Dieselben hatten nicht die schnelle Beförderung der Eilwagen, waren jedoch beim Publikum sehr beliebt, weshalb man sie allmählich auch auf den Hauptkursen an Stelle der Schnellposten einrichtete.

Auch mit den Personenposten wurden nach dem Postenlaufe Briefe, Zeitungen, Geldbriefe und kleine Pakete befördert. Die Personenposten vertraten zugleich die früheren Post-Diligencen und Journalièren. — Ferner hatte man Güterposten. Die Einrichtung der Personen- und Schnellposten hatten dahin geführt, für die Beförderung der Güter besondere Güterposten einzurichten, welche keine Passagiere mitnahmen. — Sodann:

Kariolposten, welche Orte mit der nächsten Postanstalt oder mit den nächsten Kursen verbanden. Sie vertraten die Stelle einer reitenden und fahrenden Postverbindung ohne Passagier-Beförderung. Wollten sich Reisende derselben bedienen, so verblieb dem Posthalter das Personengeld. — Außerdem verfügte die preußische Post mit der Zeit in jener Friedensperiode über Wasserposten, Segel- und Dampfschiffe.

Für Rechnung der Post fand zunächst eine solche Postverbindung in den Sommermonaten zwischen Stralsund und Ystadt in Schweden statt, welche dann mit Kopenhagen in Verbindung gesetzt wurde. Die Dampfschiffe zwischen Lübeck nnd Petersburg legten an der Neuvorpommerschen Küste an, und es fand durch dieselben in den Sommermonaten auch eine preußisch-russische Seepostverbindung statt. — Endlich standen im Dienste der preußischen Post:

Boten- oder Fußposten. Das waren vereidete, von der Post besoldete Männer, welche zwischen einzelnen Postanstalten Briefe, kleine Pakete und Gelder bis zu der gestellten Kaution regelmäßig zu besorgen hatten. Diese Fußboten hatten Postbekleidung, durften sich aber mit den Kolligieren und Distribuieren von Briefen ꝛc. für eigene Rechnung nicht befassen. — Als eine Ausdehnung und zeitgemäße Einrichtung der Postfußboten jener Tage sind auch

die Landfußboten oder Landbriefträger neben den gewöhnlichen Briefbestellern oder Ortsbriefträgern zu erwähnen.

Vor dem Jahre 1825 war keiner Postanstalt gestattet,

sowohl die von den Ortseinwohnern, als auch von den Bewohnern in der Umgegend aufgegebenen Briefe:

an Einwohner in Flecken, kleinen Städten, einzelnen Landsitzen, Dörfern, Forsthäusern, Mühlen ꝛc., die nicht unmittelbar an der Poststraße lagen,

zur Bestellung anzunehmen, weil Landboten fehlten; auch war es untersagt, solche Briefe durch die zur Abholung der Briefe sich einfindenden Privatboten an die Bestimmungsorte befördern zu lassen. Besonders fühlbar war dieser Mangel in Städten, wo sich Justiz-, Domänen-, Amts- und andere Behörden, Kommissarien u. s. w. befanden, welche mit den Bewohnern solcher Orte, wohin keine Posten gingen oder durchkamen, im Schriftwechsel standen und jedesmal Extraboten senden mußten. Das Bedürfnis machte sich täglich mehr geltend, daß die Postbehörde zum Bestellen der sogenannten Landbriefe eine Anordnung treffen möge. Das geschah denn auch, indem man zunächst einige Landbriefträger annahm, welche wöchentlich 2 bis 3 mal innerhalb eines Landbrief-Bestellbezirks von der betreffenden Postanstalt aus Briefe, Adressen, Zeitungen und Amtsblätter, gegen ein billig abgemessenes Bestellgeld an die Postkasse, bestellten, woraus diese Landbriefträger, nach dem mit ihnen auf Kündigung abgeschlossenen Kontrakt von der Postanstalt ihre Löhnung erhielten.

Diese Landbriefträger waren zugleich verpflichtet, von den Landbewohnern Briefe und kleine Pakete gegen das Bestellgeld anzunehmen und bei der Postanstalt zur Berechnung und Beförderung aufzugeben.

Auch wurden in Berlin und mehreren anderen Hauptorten

Stadtpostexpeditionen

eingerichtet.

Endlich fällt in die Naglersche Periode das Erblühen der

Extrapost-, Kurier- und Estafetten-Beförderung.

Dem Extrapost-Institute hatte Nagler seine ganz besondere Aufmerksamkeit zugewendet und dafür auch Anerkennung gefunden.

Alle die vorstehenden Einrichtungen, die sich bis zum Jahre 1836 herausgebildet hatten, bestehen heute noch und haben sich meist sämtlich den Bedürfnissen entsprechend zu hoher Blüte entfaltet. Interessant und zu belehrenden Vergleichungen anregend, sind die Resultate der preußischen Postverwaltung vom Jahre 1837.

Danach wurden in diesem Jahre mit den Staatsposten befördert:

a) 245,469,0C0 Thr. Gelder in Gold, Silber, Papiergeld und kurshabenden = Papieren, portopflichtige und portofreie zusammen;
b) 19,678,000 Pfunde im Paketsendungen überhaupt;
c) 622,000 Personen;
d) 34,326,000 Stück Briefe incl. Adressen,

und von sämtlichen preußischen Posten wurden in dem bezeichneten Jahren an Meilen zurückgelegt:

auf	180	Schnell= und Personenpostkursen	707,228	Meilen
„	390	Fahrpostkursen	730,833	„
„	214	Reitpostkursen	153,237	„
„	385	Botenpostkursen	225,334	„
		Sa.	2,050,680	Meilen.

In Folge der vom König Friedrich Wilhelm III. im Jahre 1824 genehmigten Immediat=Kommission zur Untersuchung des Staats=Haushalts erschien unterm 24. Dezember 1824 ein neues Posttax=Regulativ und alle finanziellen Verhältnisse wurden hiernach zu Gunsten des Staatshaushalts neu geordnet.

Schon im Jahre 1821 unterm 15. Dezember war das neue Zeitungs=Regulativ erschienen und wurde sonach noch unter dem Staatskanzler Fürsten Hardenberg im Gebäude des General=Postamtes (Spandauer= und Königsstraße) der Grund zu dem Zeitung=Komptoir (dem heutigen Postzeitungsamt), der unter der langjähren, gediegenen Leitung, des alten, verdienten Geheimen Rechnungsrat Sinell zu

hoher Blüte gelangten und berühmt gewordenen preußischen Post-zeitungs-Zentralvertriebsstelle, gelegt. Dieses Regulutiv erteilte dem Publikum die Berechtigung, „seinen Bedarf an Zeitungen von dem Verlagsorte unmittelbar oder durch die Vermittelung der Post-Anstalt zu beziehen.“ Es brachte zuerst eine Regelung in die Absatzpreise, deren Feststellung früher den Postbeamten überlassen war. Die Einnahmen aus dem Post-Zeitungsdebit waren früher den Postmeistern zur Bestreitung der „Poststuben-ausgaben“ überlassen werden, woher denn auch die sehr verschiedenen Einnahmen der Postmeister früherer Zeiten kamen. Das ganze Zeitungswesen wurde nunmehr für Rechnung der königlichen Kasse besorgt, und es kam in diesen jetzt so überaus wichtigten Zweig des Volkslebens Klarheit, Einheit, Ordnung, Sicherheit und Schnelligkeit. —

In Berlin war die erste politische Zeitung unter der Regierung des Kurfürsten Georg Wilhelm entstanden. Durch die kurfürstliche Verordnung erhielt nämlich der Botenmeister (Postmeister) Veit Frischmann in Berlin den Druck und Verlag der Staats-Zeitung, jedoch unter der ausdrücklichen Bedingung, „daß nichts von Pasquillen, sie seien auch wider wen sie wollen, oder sonst etwas darinnen sein sollte, so Einen oder den Andern, zumal „Standespersonen“ verletzen könnte.“ Diese Übertragungsakte begründete zugleich die Befugnis der Postbeamten zum Debit der Zeitungen. Die Postämter mußten damals auch „Zeitungsberichte“ anfertigen, aus welchen die „Staats-Zeitung“ vielfach ihre Nachrichten schöpfte. Diese Einrichtung, nämlich die Anfertigung von Zeitungsberichten durch Postbeamte, hat über 200 Jahr bestanden und wurde erst 1848 abgeschafft. Die Berichte waren zuletzt ganz handwerksmäßig abgefaßt und ließen in ihrer Mehrheit an Dürre nichts zu wünschen übrig. Außer der offiziellen „Staats-Zeitung“ bestand in Berlin seit dem Jahre 1628 eine Zeitung unter dem Titel „Postavisen,“ welche wöchentlich erschien. Friedrich Wilhelm I. verbot 1722 diese Zeitung, erteilte aber zur Fortsetzung einer Zeitung das Privilegium dem Buchhändler Rüdiger. Dem letzteren wurde es indessen auch bald wieder

entzogen, weil er öfter mißliebige Sachen veröffentlicht hatte. 1751 erhielt das Zeitungsprivilegium der Buchhändler Voß. Wenige Jahre früher hatte auf Aufforderung König Friedrich II. Haude in Berlin die unter dem Titel „Berlinische Nachrichten von Staats- und gelehrten Sachen“ (später „Spenersche“) Zeitung gegründet. Friedrich II. lieferte selbst, sowohl der Vosse'schen wie der Haude'schen Zeitung, öfter eigenhändige Beiträge.

Des großen Königs Ausspruch: „Zeitungen, wenn sie interessant sein sollen, dürfen nicht geniert werden“ ist bekannt, und unter seiner Regierung wurden sie auch nicht geniert. Am schlimmsten erging es den vaterländischen Zeitungen unter der französischen Herrschaft; denn Bonaparte verfolgte das Aufwallen der Wahrheit und der öffentlichen Meinung häufig genug auf blutige Weise. Von der Schilderung der Zeit der Zensur, den Verfolgungen der Presse und dem enormen Aufschwunge des Zeitungswesens seit Ende der vierziger Jahre, sowie ihrer Entwickelung zur Großmacht müssen wir hier absehen. —

Unterm 10. Januar 1824 folgte das Gesetz wegen Einführung der Abgabe anf Personenfuhren und Mietskutschen pro Pferd und Meile einen Silbergroschen, bei Fuhren über zwei Meilen Entfernung vom Stationsorte. Diese letztere, für das Lohnfuhrgewerbe und die Reisenden sehr drückende Abgabe, hob der König Friedrich Wilhelm IV. am 1. Januar 1842, auf die dringenden Anträge der Provinzialstände, also nachdem sie 118 Jahre erhoben worden war, wieder auf.

Das preußische Postwesen nahm, vom Frieden begünstigt, auch die folgenden Jahre unter Naglers Regiment einen immer größeren Aufschwung. Es wurden vielfache, rasche Verbindungen im Innern des Landes angelegt, mit dem Auslande zweckmäßige Verträge geschlossen und zu der Nutzbarkeit der Beförderungsmittel Eleganz und Bequemlichkeit hinzugefügt. Auch auf äußeren Anstand in Betreff der Transportmittel, der Passagierstuben 2c. richtete die Postbehörde ihr Augenmerk. Ebenso erließ man Reglements über Aufnahme

und Beförderung in den Postdienst sowohl, wie über die Personalverhältnisse überhaupt.

Die Hof- und Ober-Postämter sowie die Postämter waren von einander unabhängig. Die Postverwaltungen legten dem General-Postamte nicht direkt Rechnung, sondern mußten die betreffende Abrechnung dem nächstgelegenen Postamte einsenden. Der Amtsvorsteher war die gesetzliche Mittelperson zwischen der höchsten Behörde und dem Subalternen, und die Posthalter standen zur höchsten Verwaltungsbehörde in einem kontraktlichen Verhältnisse und unter Aufsicht der Inspektoren und Vorsteher. —

Leider aber hatte das Nagler'sche Postregime in Preußen neben den aufgeführten Licht- auch große Schattenseiten. Ein Humorist faßt dieselben in folgenden Reimen zusammen:

„Doch mit dem Briefgeheimnis war's
Bei Nagler so 'ne Sache,
Er stöberte mit Kelchner und
Schwur Demagogen Rache,
Und manchen braven Mannes Brief,
Der ward entsiegelt, wenn er schlief,
Von diesen Biedermännern.
Und bald ward die moderne Post
Vom Spitzeltum entheiligt,
Logisten wurden angestellt,
Als Polizei beteiligt,
Die öffnete die Briefe und — —
Sie thatens für den deutschen Bund,
Weil der kein gut Gewissen“

VI.

Während Napoleon I. in einem großen Teile der preußischen Staaten hausete, mußte dort selbstverständlich das Postwesen sehr in Verfall geraten, das heimliche Brieferbrechen dagegen war zu hoher Vollendung gelangt. 1808 erschien ein Dekret, welches Napoleons General-Kommissär

Bignon in jenen Landesteilen die Aufsicht über das gesamte Postwesen übertrug. Bignon sollte nur zu sicherheitspolizeilichen Zwecken die Aufsicht über das Postwesen haben; denn es waren, seit der historisch berühmt gewordene Brief Steins*) an den Fürsten Wittgenstein in Bonapartes Hände gefallen war, infolge dessen Stein von Napoleon geächtet wurde und entfliehen mußte, wiederum allgemeine Brieferöffnungen in Berlin, Stettin und anderen Orten veranlaßt worden, in deren Folge viele Personen verhaftet worden waren. Und das geschah französischerseits alles in dem Staate eines Monarchen, mit welchem Frankreich seit einem Jahre Frieden geschlossen hatte! In dem „schwarzen Kabinett," welches die Franzosen damals im Berliner Hofpostamte unterhielten, wurden auch zwei aus Königsberg in Preußen eingegangene Schreiben des damaligen General-Postamts-Präsidenten von Seegebarth an die Geheimen Posträte Müller und Pistor heimlich geöffnet. Seit Abschluß des Tilsiter Friedens waren nämlich diese Räte mit ihrem Präsidenten wieder in Briefwechsel getreten und hatten Berichte an ihn erstattet und Entscheidungen und Ratschläge von ihm eingeholt.

In einem jener geöffneten Briefe protestierte Seegebarth hauptsächlich gegen die geschehene Besetzung des Hofpostamtes durch einen französischen Beamten und gegen andere von der französischen Administration getroffene Maßregeln. Aus dieser Veranlassung erhielten die Räte von dem General-Kommissär Bignon den Befehl:

„Die Korrespondenz, welche sie mit einem gewissen Seegebarth bisher geführt, auszuliefern und sich nicht zu unterstehen, fernerhin ähnliche Korrespondenz-Verbindungen zu unterhalten."

---

*) Stein hatte dem Überbringer des Briefes, Assessor Koppet, empfohlen, den Brief in die Wagenpolster oder in die hohlen Leisten des Wagens zu verbergen, was dieser aber verabsäumt hatte, so daß der Brief in französische Hände fiel.

Man erinnerte sie gleichzeitig, daß sie lediglich von der Gnade des Kaisers abhingen.*)

Überall, wohin Napoleons Heere überhaupt drangen, wurden Einrichtungen getroffen, den Briefverkehr der Bevölkerung zu überwachen und mißliebigen Korrespondenzen auf die Spur zu kommen. Zu dem Ende hatte man an den hauptsächlichsten Verkehrspunkten unter anderem besondere „bureaux de révision de lettres," also wirkliche „Schwarze Kabinette" in Thätigkeit gesetzt, in welchen die Briefsäcke geöffnet und die Briefe einer „Revision" unterworfen wurden. In der zur Veröffentlichung gelangten Korrespondenz des Marschall Davoust wird dieser „Brief-Revisionsbureaux" in den Berichten dieses Marschalls an den Kaiser als etwas ganz Selbstverständliches gedacht. Vom Juli 1807 bis zum September 1808 hatte Davoust das Kommando in dem neugebildeten Großherzogtum Warschau, welches Napoleon dem König von Sachsen verliehen hatte. In dieser Stellung berichtet er denn an den Kaiser, daß man einen preußischen Kurier aufgehoben habe, welcher von Wien nach Königsberg ging. Über diese Gewaltthat sagt der Marschall lakonisch:

„Les Prussiens viennent, d'éprouver une représaille des infractions q'uils se permettent chaque jour de faire au traité de Tilsit. Un de leurs courriers, venant de Vienne a été dévalisé, et on m'a apporté des dépêches que j'envoie á Votre Majesté. Les principales sont en chiffres etc.

Hochinteressant ist ein Schreiben Davoust's an Napoleon vom 6. Februar. Darin heißt es (übersetzt):

„Diese Korrespondenz (es handelte sich um Briefe in preußischem Interesse) ist von M. Zayoncheck, dem

*) Als Major von Schill, Mitglied des Tugendbundes, 1809 seinen kühnen Zug über die Elbe unternahm, mußte der Minister von Stein, durch aufgefangene Briefe an den Fürsten Wittgenstein compromittiert, seinen Rücktritt nehmen und Friedrich Wilhelm III. sah sich zugleich genötigt, mittelst Kabinettsordre (im Dezember 1809) die Auflösung des Vereins zu befehlen.

Direktor der Posten des Herzogtums Warschau, welcher von Ew. Majestät ernannt nnd von dem König von Sachsen in dieser Stelle belassen worden ist, aufgespürt worden.

Dieser Direktor, ein völlig ergebener Beamter, brachte zu meiner Kenntnis, daß der Minister des Innern, ein achtungswerter aber schwacher Mann, mit sämtlichen Postbeamten wechseln und die Verwaltung mit seinem Ministerium vereinigen wolle. Der Direktor hat sich dem widersetzt, indem er erklärte, daß er sich seiner Machtstellung nur auf einen speziellen Befehl des Königs begeben würde. Nachdem ich in Erfahrung gebracht, daß man den Erlaß eines solchen Befehls lebhaft betreibt, habe ich es für mich notwendig gehalten, den beifolgenden Brief an Eure Majestät bevollmächtigten Geschäftsträger, Herrn Bourgoing (in Dresden) zu richten.

Im Interesse des kaiserlichen Dienstes muß ich hohen Wert darauf legen, daß M. Zayonczeck mit seinem ganzen Einflusse an der Spitze dieser Verwaltung bleibe, weil es hier für Eure Majestät in Wirklichkeit kein anderes Polizeimittel giebt."

Im Weiteren erklärt der Briefschreiber, daß der Polizeiminister ein wohlgesinnter, aber ganz unfähiger Mann sei; es wäre indes besser, er bliebe an seinem Platze, statt daß ein befähigterer, aber weniger willfähriger Beamter an seine Stelle käme. Er erörtere diese Sachlage hier nur, damit Se. Maj. die Notwendigkeit würdigen könne, daß das gegenwärtige Postverwaltungssystem erhalten bleibe.

Dann kommt der Marschall auf die verdächtigen Briefe zu sprechen und bemerkt darüber:

„Die Briefe sind mit Vorsicht und in einer Weise geöffnet worden, um an ihre Adresse befördert werden zu können, ohne den Argwohn hervorzurufen, daß sie aufgemacht gewesen seien. Es könnte nur sehr nützlich sein, wenn man auch in Berlin die aus dem Herzogtum Warschau eingehenden französischen und deutschen Briefe öffnen wollte."

Mit diesem Wunsche schließt das Schreiben.

Der Hof zu Dresden war dem Marschall indes nicht zu

Willen gewesen, und auch der Postdirektor Zayonchek scheint nicht allzu gefügig gewesen zu sein, denn der Marschall führt dem Kaiser gegenüber über beide Klage. Der Dresdener Hof hatte die Reklamationen Davoust's um Belassung Zayonchek's in Warschau nicht beachtet, sondern ihn, da ihm sein Treiben in Warschau jedenfalls nicht genehm war, nach Dresden berufen.

Auch die Warschauer mochten mit dieser Wendung der Dinge zufrieden sein; denn „man fürchtet hier unsere Ueberwachung der Briefe sehr und zwar aus Gründen, welche wünschen lassen, daß dieselbe statthabe“ — bemerkt Davoust in einem Briefe vom 22. März. Die Ueberwachung der Briefe hat denn auch fortgedauert.

„Die verschiedenen Briefe, von denen man auf der Post Einsicht genommen hat, bieten nichts recht Interessantes“ — berichtet der Marschall unterm 3. August 1808 an Napoleon, und zwei Wochen später schreibt er, daß er von den mit der Feldpost aus Spanien eintreffenden Briefen Kenntnis nähme, und nur die unverfänglichen an ihre Adresse gelangen ließe. Einige der angehaltenen Briefe wurden gleichzeitig dem Kaiser vorgelegt.

Diese Briefsendungen an den Kaiser, welcher damals durch die wenig günstige Kriegslage in Spanien sehr beschäftigt war, wiederholten sich. Bezeichnend ist folgende Stelle:

„Ich füge auch einen Brief der Madame Krazinska, der Gemahlin des Obersten des Chevau-légers-Regiments in Euer Majestät Garde, hier bei. Der Brief ist ohne Bedeutung. Nur scheint daraus hervorzugehen, daß Madame Krazinska ihrem Manne den Dienst Euer Majestät zu verleiden sucht, weil man sie über die Lage der Dinge in Spanien erschreckt hat.“

In demselben Berichte vom 22. September 1808, welchem der bedeutungslose Brief der Madame Krazinska beigelegen hatte, heißt es weiter:

„Je transmets aussi à Votre Majeste copie d'une lettre de M. Clerembault, consul général à Königsberg. Il est

possible qu' une partie seulement de ce qu'il annonce soit vraie; mais les intentions manifestées dans la la lettre de M. de Stein, qui vient d'être publiéc expliquent suffisament le tout."

Mit dem Briefe des „M. de Stein," auf welchen hier angespielt wird (und den wir schon erwähnt haben), hatte es folgende Bewandtnis:

Die französische Polizei hatte einen Brief des Freiherrn von Stein aufgespürt, welchen dieser unterm 15. August aus Königsberg an den Fürsten Wittgenstein gerichtet hatte. Dieser Brief, welcher einen Plan zur Abwälzung der Fremdherrschaft entwarf, war Napoleon übermittelt worden. Der Kaiser, wüthend darüber, hatte die Veröffentlichung im Moniteur befohlen, an welche sich jene insolente Herausforderung Preußens und seines Monarchen schloß, die in folgenden Ausdrücken gipfeln:

„Nous croyons devoir la publier, comme un monument des causes de la posperité et de la chute des empires; elle révèle la manière de penser du ministère prussien et elle fail connaitre particulierement M. de Stein, qui a pendant longtemps exercé le ministère, et qui est aujourd'hui prèsque exclusivement chargé de la direction des affaires On pleindra le roi de Prusse d'avoir des ministres aussi malhabiles et perveu."

Im nächsten Berichte, auch vom 21. September, kommt der Marschall noch einmal auf Steins Brief zurück, und es entschlüpft ihm unbewußt die Prophezeiung:

„Ce M. de Stein paraissait être la planche de salut de la Prusse."

Inzwischen waren wichtige politische Veränderungen eingetreten. Auf der Monarchenzusammenkunft in Erfurt hatte Napoleon sich mit dem Czar Alexander (I) von Rußland verbunden. Die Spitze dieses Bündnisses war seitens Napoleons gegen Österreich gerichtet, das sich noch immer auf den Krieg vorbereitete, der ihm früher oder später unvermeidlich schien. Napoleon bildete die „Rheinarmee", welche die westlich der Elbe

stehenden Truppen umfaßte. An die Spitze derselben stellte er Davoust und zum Hauptquartier wurde Erfurt, von wo aus mit Argwohn alle Regungen des deutschen Geistes in den direkt oder indirekt dem französischen Kaiser unterworfenen Ländern überwacht wurden. Sachsen scheint ihm besonders verdächtig gewesen zu sein, obwohl dasselbe völlig in der Franzosen Hände war. Mehr als einmal berichtet Davoust an den Kaiser:

„Der Geist in Dresden ist so schlecht wie in Prag.“

Unter den Mitteln, durch welche der Vertreter Napoleons die Polizeiaufsicht ausübte, spielte wieder die Verletzung des Postgeheimnisses eine Hauptrolle, und zwar waren es in deutschen Landen die „Revisionsbureaus,“ in welchen die Brieferöffnungen betrieben wurden.

Bezeichnend ist das nachfolgende Schreiben des Marschalls an Napoleon vom 27. Dezember 1808 aus Erfurt:

Sire! Als die Armee Berlin besetzt hielt, existierte daselbst ein Briefrevisionsbureau, welches recht gute Dienste geleistet hat, wie Ew. Majestät seiner Zeit berichtet worden ist.

Die gegenwärtigen Umstände lassen eine sorgfältige Überwachung der Briefschaften noch notwendiger erscheinen. Da aber diesseits der Elbe sich kein Zentralpunkt befindet, über welchen, wie über Berlin, die Korrespondenz des Südens mit dem Norden Europas und umgekehrt geleitet wird, so habe ich in Übereinstimmung mit dem General-Intendanten ambulante Revisionsbureaus errichtet, welche bald auf diesem, bald auf jenem Punkt der von Ew. Majestät meinem Kommando untergestellten Gebiete in Thätigkeit treten.

Eines dieser Bureaux war zu Escheburg in Lauenburg eingerichtet, einem wichtigen Punkte, über welchen der größere Teil der nach dem Norden Europas bestimmten Korrespondenz geht.

Der Postmeister von Escheburg scheint indes in Hamburg Beschwerde geführt zu haben, welcher der Kommissar der Kaiserlich Königlichen Posten daselbst Folge gegeben hat. Dieser Kommissar hat den Revisoren, obwohl dieselben gar

nicht seiner Autorität unterstehen, befohlen, ihre Thätigkeit einzustellen; gleichzeitig hat er an M. Villemanzy den beifolgenden Brief geschrieben.

An demselben Tage, an welchem ihm M. Villemanzy Antwort zukommen ließ, hat er von Hamburg aus Gensdarmen und einen Magistratsbeamten nach Escheburg geschickt, um die Revisoren festzunehmen. Es geht dies aus dem von letzteren an den Herrn Intendanten geschriebenen Brief hervor, von welchem Abschrift erfolgt. Das mit dieser Maßnahme verbundene Aufsehen hat die Sache in beklagenswerter Weise an die Öffentlichkeit gebracht, so daß ich mich veranlaßt sehen mußte, dieses Bureau aufzuheben. Ich bemerke, daß Escheburg der einzige Punkt war, an welchem man von den Korrespondenzen, die nach Hamburg gehen oder von dort kommen, Einsicht nehmen konnte.

Ew. Majestät bitte ich, mich wissen zu lassen, ob ich zu gelegener Zeit dieses Revisionsbureau wieder einrichten soll. Aus dem beifolgenden Schriftstücke werden Ew. Majestät das Nähere über die Angelegenheit ersehen, an welcher das Beklagenswerteste die Öffentlichkeit ist, welches sich über jenes Bureau verbreitet hat."

Der Marschall beklagt späterhin noch öfter das Übel der Öffentlichkeit, welche seine Revisionsbureaus verfolgt.

Daß man in Deutschland in der That vorsichtig in Betreff der Revisionsbureaus geworden war, dürfte aus einer anderen Bemerkung Davoust's hervorgehen, bei welcher es sich auch um ein „ambulantes" Bureau handelt. Er schreibt unterm 7. April 1809 von Nürnberg aus an den Kaiser unter anderem folgendes:

„Sire! Ich habe die Ehre, Ew. Majestät hierneben Schriftstücke zu überreichen, welche mir von dem Revisionsbureau zugegangen sind, das ich neuerdings in Hof, einem der Punkte, über welchen sich ein großer Teil der Korrespondenz Deutschlands bewegt, errichtet habe. Es fehlt zu diesen interessanten Briefen nur die Erklärung der Geheimsprache (l'explication du chiffre), welche öfter das Geschriebene abschwächt oder verändert."

Daß auch das stabile Revisionsbureau in Erfurt, dem Sitze des Marschalls, eine lebhafte Thätigkeit entfaltete, geht aus mehr als einer Stelle in dessen Briefen hervor, in welchen über die in Erfurt auf der Post weggenommenen Briefe an den Kaiser berichtet wird.

Auch die Briefschaften gekrönter Häupter entgingen in dem Revisionsbureau ihrem Schicksal nicht. Charakteristisch ist in dieser Beziehung folgendes Schreiben an den Kaiser:

„Erfurt, 30. Dezember 1808.

„Sire! Ich habe die Ehre, Ew. Majestät einen Brief zu überreichen, welcher unter verschiedenen Umschlägen an den Herzog von Weimar adressiert, im Revisionsbureau zu Erfurt aufgefangen worden ist. Diese Briefe sind immer an die Kaufleute, Gebrüder Steitz in Frankfurt am M. adressiert, welche sie nicht aufmachen, sondern lediglich mit neuem Umschlage und der Adresse des Herzogs von Weimar versehen. Über diesen Umschlag wird dann noch ein dritter gelegt, welcher die Adresse des herzoglichen Rats Voigt trägt. Es beweist diese Vorsicht, daß jene Kaufleute sehr wohl von dem unterrichtet sind, was die Briefe enthalten &c.“

Inzwischen hatte der Krieg mit Österreich begonnen, in welchem Davoust ein hervorragendes Kommando führte. Noch bis in die Etappen des Feldlagers ließ er sich die von dem Erfurter „Revisionsbureau“ aufgefangenen Briefe nachsenden. Die Schlacht bei Wagram vernichtete die von den deutschen Patrioten auf Österreichs Schlachtenglück gesetzte Hoffnung, und noch einige Jahre lastete der Druck der französischen Fremdherrschaft auf dem deutschen Volke. Dann aber hieß es in Preußen, „das Volk steht auf, der Sturm bricht los,“ es kamen die Befreiungskriege und fegten mit der Fremdherrschaft auch deren „bureaux de revision de lettres“ fort aus den deutschen Gauen. —

Leider aber begann fast um dieselbe Zeit auch preußischerseits, wenn auch nicht in dem Maße, wie in Frankreich, Österreich &c., die Briefspionage.

Der biedere Seegebarth war zwar in den 1808 ge-

pflogenen Beratungen über die künftige Organisation der Staats-Verwaltungsbehörden mit großer Energie gegen die Absicht aufgetreten, die Postanstalten unter polizeiliche Aufsicht der Kammern und Regierungen zu stellen, vermochte jedoch mit seinen, diesem Plane widersprechenden, durch historische Argumente unterstützten Gegenvorstellungen nicht durchzudringen. Das unterm 16. Dezember 1808 emanierte Regulativ wegen veränderter Verfassung der Staatsbehörden berührte ihn so schmerzlich, daß nur seine feste Überzeugung von der Unausführbarkeit der gegen seine Vorstellungen aufgenommenen Bestimmungen über die gemischte Verwaltung des Postwesens ihn zu beruhigen vermochte. Von seiner Überzeugung durchdrungen, wandte er sich in der Angelegenheit an den König, und dieser bestimmte, daß der technische Teil der ganzen Postpartie ausschließlich der selbstständigen Leitung des General-Postamts überlassen bleiben sollte.

Und daß leider ein „schwarzes Kabinett" schon damals im Lande bestand, dafür bürgt das „Tagebuch des preußischen Ministers Theodor von Schön." Dieser fleckenlose Ehrenmann schreibt schon unterm 21. Dezember 1808 (man vergl. „Papiere Schön's," Band 2, Pag. 64):

„Das System der Pfiffigkeit ist jetzt das herrschende, aber es ist so glatt, daß es sich nicht halten kann. So wird Nagler General-Postmeister-Adjunkt und woher? — Für welches Verdienst? — Für welche Kenntnis im Fach? — — Er soll vollkommen Briefe öffnen können."

Es war damals schon eine gewöhnliche Sache; sie unterschied sich jedoch zu ihrem Vorteile von dem heimlichen Brieferbrechen späterer Tage dadurch noch, daß nicht die Postverwaltung als solche, sondern nur einzelne Postbeamten im Auftrage der Polizei, insbesondere der geheimen, beteiligt waren. Und daß diese fluchwürdige Einrichtung selbst nicht in den ruhmreichen Jahren der Erhebung gegen Napoleons Joch eingestellt wurde, das beweisen außer Schön's auch die Briefe eines anderen hervorragenden Staats-

mannes, der sich gerade um jene Zeit ebenfalls unsterbliche Verdienste um das Land und den König erworben hat. An Graf Alexander zu Dohna-Schlobitten, den Stifter der ostpreußischen Landwehr, Minister ꝛc., schreibt Schön, der 1813 wieder auf seinen Posten als Präsident der Regierung in Gumbinnen zurückgekehrt war, unter anderem:

„Ich schicke meine Briefe als Einlage an Madeweiß, um, wenn wir unter Observation gesetzt sind, das Einschicken der Briefe zu verhüten.“ Thue ich recht?

Darauf antwortet Dohna, der höchste Beamte der Provinz, am 8. Dezember 1813:

„„ꝛc. Der Zweck dieser Zeilen ist nur, Ihnen etwas über die Sicherheit unserer Korrespondenz zu sagen. Da es mir greuelvoll ist, an das Gegenteil zu denken, und weil am Ende kein Mittel sicher genug ist, so habe ich mit den mir liebsten Menschen den einfachen Ausweg erwählt, uns gar nicht zu schreiben. Diesen Ausweg auch mit Ihnen zu wählen, würde mir aber doch zu schwer werden und könnte wesentliche Nachteile haben. Ich bitte Sie daher angelegentlich, mir so oft und so ausführlich, wie möglich zu schreiben; aber Vorsicht ist allerdings nötig, weil Menschen wie Stägemann und Bülow uns für unruhige Köpfe verschreien müssen. Das böseste bei den geheimen Brieferöffnungen aber ist, daß diejenigen, die solches thun, dumme Esel und boshafte Schufte sind, und sehr viel von dem ihrigen in ihren Rapporten dazuthun, — hier treibt dies edle Handwerk offenbar Herr Postsekretär K .....

Die Kraftausdrücke: „dumme Esel und boshafte Schufte“ waren vermutlich auf besagten, die Briefe heimlich öffnenden Postsekretär K. gemünzt. Man machte sich nämlich in Preußen damals ganz ähnliche Scherze, wie in Österreich unter Metternich, und Schön selbst hat einmal einem Brief an seine Gemahlin folgendes „Postskriptum“ zugefügt:

„P. S. Herr Postsekretär K.! Wenn Sie diesen Brief lesen, diene Ihnen zur Nachricht ꝛc.“

Das waren recht beklagenswerte Zustände in dem damals so äußerst loyalen Preußen. Zu Vorsichtsmaßregeln, wie die erwähnten, sahen sich gerade die rechtschaffensten und über jeden Verdacht erhabenen, höchsten Staatsbeamten durch solche feigsten der Spioniererereien gezwungen.

Leider schützten die getroffenen Vorsichtsmaßregeln nicht lange. Schon am 4. Mai des nächsten Jahres schrieb Dohna an Schön:

„rc. rc. Dagegen habe ich Ihr Schreiben vom 20. v. M. allererst am 1. Mai erhalten, auch sieht das anbei erfolgende Kouvert sonderbar genug aus rc.“

Schön antwortet darauf am 13. Mai 1814:

„Der Brief vom 20. v. M., den Ew. Exellenz erst am 1. d. M. erhielten, ist in Berlin zuvor gewesen. Das ist schon gewiß. Und die Wahrscheinlichkeit ist auch schon da, daß Sie in Absicht aller Briefe, die an Sie kommen und abgehen, unter strenger surveillance stehen rc. rc.“

Darauf antwortete Dohna unterm 20. Mai unter anderm:

„rc. rc. Ich glaube, unsere Korrespondenz durch Vermittelung Ihres Freundes und meines Gönners wird, wie bisher, erträglich sicher gehen. Ohnerachtet es höchst empörend ist, wenn ein anderer, als derjenige, für welchen ein Brief geschrieben ist, denselben liest, so würde ich mich ganz gerne darein ergeben, wenn der König alle meine Briefe läse. Das Anschaulichste ist aber, daß die verrücktesten und verruchtesten Menschen diese geheime Briefleserei treiben, daß diese die boshaftesten und unsinnigsten Extrakte machen und oft aus absichtlicher Bosheit, oft bloß um sich interessant zu machen, zu erdichteten Briefen und Briefstellern ihre Zuflucht nehmen. Von noch schrecklicherer Art aber sind die Berichte, welche die heilige Gensdarmerie und die fünf oder zehn ganz verschiedenen geheimen Polizeien an die infamsten Schufte erstatten, wobei Verdrehungen und Erdichtungen ganz notwendig sind rc.“

Schön erzählt in seinen Aufzeichnungen übrigens zum Beweise wie ungeniert unter Hardenberg (nicht Seege-

barth) das unsaubre Handwerk des heimlichen Brieferbrechens getrieben wurde, noch folgende Thatsache:

„Brese wurde von seinem Vater, dem Postmeister in Berlin, im Frühjahr 1813 zum Staatskanzler Hardenberg nach Dresden mit der Bitte geschickt, daß der Staatskanzler bestimme, wie er am Kriege Teil nehmen könne. Hardenberg fand einen wohlunterrichteten, gewandten jungen Mann und bestimmte, daß Brese die „heimliche Briefaufmachung“ besorge. Brese verweigerte die Verrichtung dieses Geschäfts als einer ehrenrührigen Handlung, erklärte sich aber bereit, als Kriegsmaßregel Briefe zu eröffnen und sie mit dem preußischen Siegel wieder versiegelt weiter gehen zu lassen. Als dem Staatskanzler dies gemeldet wurde, erklärte er dem Brese: er befehle ihm das heimliche Brieferöffnen und nun würde sein Gewissen wohl beruhigt sein. Da beharrte Brese bei seiner Weigerung und erklärte, daß er keinen Befehl zu einer unerlaubten Handlung annehmen könne. Darüber wurde Hardenberg entrüstet und antwortete voll Unwillen: Dann möge er die Muskete tragen! Brese that dies und ist der jetzige (geschrieben ist dies im Jahre 1841) Ingenieurgeneral Brese. Ehre ihm!“

Solche historische Thatsachen darf der unparteiische Geschichtsschreiber um der Wahrheit Willen ebensowenig totschweigen, wie der ehrliche Patriot, am allerwenigsten in einer Geschichte der Postverwaltung irgend eines Staates. —

Ein im Anfange des Jahres 1831 geschriebener Brief Schöns an seine Gemahlin begann:

„Mein Herr Post-Sekretär! Ich wünsche Ihnen einen guten Morgen! und Ihrer Seele, die schon mit einem Fuße in der Grube ist, die ewige Seligkeit. — Schreibe mir,“ fährt Schön dann, sich an seine Gattin richtend fort, „umgehend, ob Du diesen Brief unversehrt erhalten hast.“

Man beachte wohl, daß dieser Brief Schön's in die Zeit fällt, als **Nagler** General-Postmeister war, jener **Nagler**, dessen Fähigkeiten Schön schon um Weihnachten 1808 so treffend mit den wenigen Worten kennzeichnete:

„Er soll sehr vollkommen Briefe öffnen können.“

Nagler's spätere Wirksamkeit hat bewiesen, wie richtig ihn Schön bereits damals beurteilte.

Unter Naglers Regime existierte in Preußen im tiefsten Frieden und noch zu Anfang der vierziger Jahre ein vollständig organisiertes „schwarzes Kabinett,“ und der langjährige erste Annahmebeamte der Briefe (Scheiwe soll der Mensch geheißen haben) hatte, da damals nur eine Annahmestelle in und für Berlin, die im Hofpostamte vorhanden war, die Weisung, gewisse Briefe den Beamten zur Öffnung auszuhändigen, falls sie nicht selbst schon Lese gehalten haben sollten. Dieses „schwarze Kabinett“ stand unter dem Geheimen Postrat Seidel, der zwei Geheime expedierende Sekretäre, Namens Kämpfer und Wappler zur Seite hatte, welche beide später in höheren Stellen versorgt wurden.

In den Provinzen werden wohl ähnliche Anordnungen bestanden haben, und aus dem von Ernst Kelchner und Carl Mendelsohn herausgegebenen Briefwechsel Naglers mit Kelchner (Vater) wissen wir, daß der General-Postmeister diesem seinem Vertrauten geschrieben: „Ein für allemal steht fest, daß Sie wie früher die Post- und Kurier-Pakete öffnen. Herr von W. darf nicht wissen, daß sein neulicher Bericht den Umweg hierher gemacht.“

In späteren Jahren bekannte Nagler ganz offen, daß er sich an die alberne „Brieferöffnungs-Skrupel“ niemals gekehrt hätte, und er wollte sogar einen Unterschied zwischen der in Preußen geltenden Methode, wonach man die Briefe nur durchlese, und der österreichischen, zu Gunsten der ersteren, zulassen. Im Jahre 1836 hatte Nagler die Dreistigkeit, einen an Thiers adressierten in Berlin aufgegebenen Brief ohne weiteres der Polizei zu übergeben und eine Untersuchung einleiten zu lassen, die natürlich, obschon sie damals geheim blieb, nur Nagler lächerlich und sein böses Treiben offenkundig machte.

Dürfen wir den Feinden Naglers, der bei Friedrich Wilhelm III. in hoher Gunst stand, Glauben schenken, so wäre seine Unfähigkeit nur von seiner Bosheit übertroffen worden. Es möchte noch hingehen, daß er, ein Gegner aller Neuerungen, die notwendigsten Reformen im Postfache, die andere erdachten und vorschlugen, nur widerstrebend sich entreißen ließ; er war eben nichts weniger, als der große Staatsmann, als welchen ihn die feilen Federn von Schmeichlern gepriesen haben, sondern ein beschränkter Kopf und der Repräsentant des starren Büreaukratismus. Das beweist seine Abneigung gegen den Bau von Eisenbahnen. Er, damals der erste Verkehrsbeamte des preußischen Staates, vermochte das neue Weltverkehrsmittel, die Eisenbahn, nicht zu begreifen, geschweige die die Welt umgestaltende Macht desselben. Für die Größe eines Friedrich List ging dem starren Büreaukraten ebenfalls jedes Verständnis ab, und selbst für den Fernblick des Kronprinzen, des späteren König Friedrich Wilhelm des IV. hatte er kein Verständnis. Gewöhnt, Menschen nur nach Aktenstücken zu beurteilen, hatte dieser Mensch, der leider eine so hohe Stellung einnahm, eben sowenig ein gesundes Urteil über Talent und Genie, wie über Seelengröße, Gesinnungs- und Überzeugungstreue; er herrschte am liebsten über Büreaukraten mit dem erforderlichen Quantum von Unbedeutenheit oder höchstens Mittelmäßigkeit. Kein Wunder, daß dieser Mann, als ihm das Projekt zum Bau der Bahn nach Potsdam vorgelegt wurde, mit dem überlegen sein sollenden Lächeln eines engherzigen Büreauchefs zu seinen Räten äußerte:

„Dummes Zeug! Ich lasse täglich diverse sechssitzige Posten nach Potsdam gehen, und es sitzt Niemand drinnen. Nun wollen die Leute gar eine Eisenbahn dahin bauen! Ja, wenn Potsdam Paris wäre! Wenn Sie, meine Herren, Ihr Geld absolut los sein wollen, so werfen Sie es doch gleich lieber zum Fenster hinaus, ehe sie es zu solchen unsinnigen Unternehmen hergeben." —

Und das sagte Preußens General-Postmeister! Wie klein war nicht jener Mann im Vergleich zum Kronprinzen, der in

richtiger Erkenntnis der Aufgaben und der Zukunft, welche den Eisenbahnen im Völkerleben beschieden, fast um dieselbe Zeit die denkwürdigen Worte sprach: „Diesen Karren, der durch die Welt eilt, hält kein Menschenarm mehr auf!

Ist es da zu verwundern, daß dieser einseitige, engherzige Mann den Geist der neuen Zeit nicht nur verkannte, sondern ihn auch verfolgte, daß er sich dazu hergab, jede, auch die bescheidenste freie politische Regung mit brutalen Polizeimitteln niederzuhalten, daß er sein Amt zur Verletzung des Briefgeheimnisses im großen Stil mißbrauchte! Und das ist ein Makel, der an dem Namen Nagler haften bleibt! Wohin würde unser Vaterland getrieben sein, wenn an der Spitze seiner Verwaltungen nur und lange Geister vom Schlage eines Nagler gestanden hätten! —

Nach Hardenbergs Tode (1823) übernahm er (Nagler) die alleinige Oberleitung des General-Postamtes und trat noch in demselben Jahre in den Adelstand, und 1824 wurde er als Bundestagsgesandter mit der Residentur bei der freien Stadt Frankfurt betraut.

Seine Grundanschauung ging dahin, daß die Post mehr Institut des Staates, mehr Aufsichts- und Polizeianstalt, als eine dem Gemeinwohl gewidmete Institution sei.

Von diesem Gesichtspunkte aus mochte er wohl eine Entschuldigung für den Unfug des „Brieferbrechens“ finden, der unter seinem Regime in Preußen nahezu in demselben Maße wucherte, wie in Oesterreich unter Metternich. Als General-Postmeister ließ er sich von seinen Untergebenen alle Schriften, die ihn in politischer oder sozialer Hinsicht interessierten, einsenden. In Saarbrücken saß Opfermann, der die französischen Depeschen öffnete und perlustrierte und Briefe von Bedeutung einsendete. In Wetzlar war der Landrat von Sparre für ihn thätig. Sein Hauptvertrauter aber war J. A. Kelchner, von Geburt ein Frankfurter und einer der geschicktesten Spione seiner Zeit. In den Stürmen der französischen Revolution hatte er sein väterliches Erbe verloren und

war schon früh darauf angewiesen, sich durch Dienstleistungen jeder Art seinen Unterhalt zu gewinnen. Er war ein Gegner der neuen Zeit und stand von Haus aus auf preußischer Seite. Schon früher hatte er seine Verbindungen mit hochgestellten französischen Beamten benutzt, um den General-Leutnant von Seibert und dem preußischen Gesandten beim Fürst-Primas, von Hänlein, wichtige Mitteilungen über französische Zustände zu machen und setzte seine Thätigkeit im preußischen Interesse fort. Seit der Ernennung Naglers zum Bundestags-Gesandten (1824) jedoch beginnen die merkwürdigsten Jahre seines Lebens; denn Nagler hatte längst erkannt, welche außerordentliche Thätigkeit und Erfahrung er an Kelchner ausbeuten konnte. Während Nagler schlief, las Kelchner für ihn alle Zeitungen durch und strich alle Stellen und Namen an, die Stoff zu Berichten und Nachforschungen geben sollten. Den anderen Tag war dann die ganze Gesandtschaft in Bewegung. Kelchner ging nach persönlichen Erkundigungen aus, und die anderen Beamten hatten die Berichte zu entwerfen oder abzuschreiben. Durch Kelchners Hände ging die ganze Korrespondenz des geheimen Kabinetts, ihm standen die Berichte zu Gebote, die von preußischen Postämtern an Nagler geliefert werden mußten. Und die an diesen Mann in einem Zeitraum von 24 Jahren, von 1822 bis 1846, gerichteten Briefe Naglers, von des ersteren Sohne und Mendelsohn herausgegeben und bei F. A. Brockhaus in Leipzig erschienen, geben der Nachwelt ein Bild von dem lichtscheuen Treiben dieser beiden. Auch eine Anzahl Briefe Kelchners befindet sich darunter, welche Nagler mit Bemerkungen versah und an den Verfasser zurücksandte.

Es handelte sich in diesen Briefen darum, Mitglieder der Burschenschaft oder liberale Journalisten zu überwachen und in's Netz zu locken; denn Nagler war eins der gefügigsten Werkzeuge in jener trüben Zeit der sogenannten Demagogen-Verfolgungen, der das Seine dazu beitrug, daß alle wahrhaft patriotischen Zeitungen jener Tage unterdrückt und die besten und edelsten Söhne des Vaterlandes verfolgt wurden.

Am 10. Januar 1826 schrieb Nagler an sein Faktotum:

„Haben Sie auf einen Menschen Achtung — Saalmüller, der zu Freiburg studiert hat und im Dezember in Constanz und Freiburg war. Sollte er zu Ihnen kommen, so thun Sie natürlich recht freundlich. Geben Sie ihm, wenn es angeht, einen Brief an Rhode oder Geheimrat Schmückert, (Schmückert, der es später ebenfalls bis zum General-Post-direktor gebrach hat) mit. Er ist ein revolutionärer Hund.“

Bei Beginn jenes Briefwechsels ziehen besonders die beiderseitigen Mitteilungen über die von ihm benutzten politischen Spione die Aufmerksamkeit auf sich, indem sie zeigen, auf wie grobe und plumpe. Weise sich die Bundespolizei von ihnen dupieren und ausbeuten ließ. Es drängten sich unwürdige Subjekte von der Art eines Witt und von Döring an Nagler, wußten sich als Träger großer Geheimnisse oder gar als frühere politische Agenten Österreichs und Überläufer zu der preußischen Sache Glauben und Kredit zu verschaffen. Die Enthüllungen Schlottmann's und Amtsberg's, die Nagler und Wittgenstein mit Gold aufwogen, waren keineswegs wertvoller; denn was haben Mitteilungen für Wert, wie: „Fürst Metternich biete alles auf, Preußen in seinem Aufschwunge zu hemmen und Rußland durch Verschwörungen zu zerreißen,“ oder „das Leben des Zaren sei in Gefahr,“ oder „das englische Kabinett sei völlig in der Tasche Österreichs und Frankreich suche Preußen anzugreifen, um es von seinem natürlichen Alliierten abzuhalten?“ (Enthüllungen aus dem Jahre 1827.)

Nagler erblickte im (deutschen) Bunde nur ein wirksames Polizeiorgan gegen jeden Fortschritt und jede freiheitliche Regung.

Auf dem Johannisberger Kongreß ließ er sich vom Fürsten Metternich, dem er eine für einen preußischen Staatsmann zu unbedingte Vergötterung widmete, über „das höchst gefährliche Treiben“ der Burschenschaftler und Journalisten Belehrungen erteilen. Er war deshalb bei vielen Diplomaten keineswegs angesehen und selbst bei der eigenen Gesandtschaft wenig beliebt; wenigstens behauptet Kombst, in Naglers Hause sei von einem

Mitgliede der Gesandtschaft unter dem Beifall der übrigen Mitglieder ausgesprochen worden:

„daß es ein glücklicher Tag für das Personal sein werde, an dem man in scheinbarer Trauer der Leiche des gegenwärtigen Chefs zu folgen haben werde."

Kombst wurde übrigens später der Plagegeist seines (Naglers) Lebens. Durch den ganzen Nagler-Kelchner'schen Briefwechsel zieht sich wie ein roter Faden der mit Furcht gemischte Haß, den Nagler gegen diesen talentvollen Litteraten hegte. Er ließ ihn auf Tritt und Schritt verfolgen und versuchte Alles, diesen unversöhnlichen Gegner mundtot zu machen. — Die Enttäuschungen, welche gar vielen Patrioten nach den Befreiungskriegen vorbehalten waren, die Verfolgungen, welche seit den Karlsbader Beschlüssen über Burschenschaften (meist arglose Studenten), Turner und wie die gefürchteten, angeblich „gefährlichen" Schwärmer für Deutschlands Einheit heißen mochten, verhängt wurden, hatte schon manche politisch Verdächtige — nicht den schlechtesten Teil der Nation — in's Ausland, in's Exil getrieben. In allen diesen Flüchtlingen fürchtete Nagler die Mitverschworenen Kombst's. Selbst auf den Boden der Schweiz wurde von den deutschen Regierungen die Briefspitzelei damals importiert. In dieser Beziehung berichtet Gustav Kombst in seinen Buche „Erinnerungen aus meinem Leben" (Leipzig 1848) auf Seite 224 über die Flüchtlingshetzen in den Jahren 1834 bis 1836 wie folgt:

„Den Schweizern ward auf diese Weise vollends der Kopf verdreht und ihre früher bewiesene Schwachheit von Grad zu Grad zur Erbärmlichkeit gesteigert; jetzt wurde weder das Briefgeheimnis, noch die persönliche Freiheit der Bürger mehr geachtet &c."

Auf Seite 309 des citierten Buches erzählt Kombst:

„Unter dem Titel „radikales Portfolio" erschien im Jahre 183* in der „Allgemeinen Zeitung" eine Anzahl Briefe, welche in den vorhergehenden Jahren von mir an meinen Freund F. (Fein) gerichtet waren. Diese Briefe waren im Jahre 1836 während der allgemeinen Flüchtlingshetze in der Schweiz

beim Kaufmann Stumm in Basel in Original von der Regierung in Beschlag genommen worden ꝛc. ꝛc."

Ein Zimmer „im zweiten Hofe des (Berliner Haupt-) Postgebäudes links, Eingang zur geheimen Post-Kalkulatur, eine Treppe hoch über den Gang, rechts zum kleinen Entree, die Thür rechts vom Eingange zur geheimen Verifikatur" — so bezeichnet der Verfasser (ein damals sehr bekannter Schriftsteller, der früher dem Postfache selbst angehört hatte,) in den s. Z. von Georg Herwegh herausgegebenen „Einundzwanzig Bogen aus der Schweiz" als den Sitz des „schwarzen Post-Kabinetts."

Kein Name ist in die politischen Untersuchungen, in die dunklen Schliche des geheimen Polizeiwesens jener Tage tiefer verwickelt, als der Nagler's, des Ministers und General-Postmeisters! —

Jede Zeit hat ihre eigentümlichen politischen Krankheitsformen. Für die des absoluten Polizeistaates und des beschränkten Unterthanen-Verstandes wird Nagler's Briefwechsel immer einen schätzenswerten Beitrag bilden, wie er denn außerdem das Vorhandensein des „schwarzen Kabinetts" unter seinem Regime unwiderleglich beweist. —

Es ist erklärlich, daß Nagler grenzenlosen und rührenden Anteil an der schweren Erkrankung Friedrich Wilhelm's III. nahm, und daß ihn dessen Tod mächtig erschütterte. Er mochte wohl fühlen, daß die Zeit, in welcher er eine Hauptrolle in der Staatsleitung gespielt hatte, vorüber sei. „Der Thronfolger" — hatte er selbst einmal geäußert — „gefällt mir nicht, macht mir Sorge!" Und in der That wurde Nagler, wenn er auch seine Stelle behielt, immer mehr bei seite geschoben. Als er am 13. Juni 1846 starb, hatten die Strömungen der Zeit die Verwaltungsmaximen, deren hauptsächlichster Träger er gewesen verschlungen, und das Staats- und Verkehrsleben geriet immer mehr in völlig andere Bahnen, als es die waren, in denen es Nagler wähnte einbannen zu können und zu müssen. —

VII.

„Und volle zwanzig Jahre blieb
Das Werk wie angenagelt,
Man fuhr dahin, wer weiß wie weit,
Ob's stürmet, regnet, hagelt,
Durch Wirbel von dem Winterschnee,
Durch Thäler, über steile Höh',
Und — war deß' wohl zufrieden. —
Da kam ein wildes Roß gebraust
Mit Qualmen und mit Zischen,
Der Dampf pfiff dem Postinstitut
Mit Wunderkraft dazwischen
Die Eisenbahnen hin und her
Erhielten den Engrosverkehr
Mit ihrer Windesschnelle."

Ja, die Eisenbahn war es, die nicht allein dem Nagler'schen Postinstitut mit Wunderkraft dazwischen pfiff, sondern auch einem ganzen Staatswesen nach Nagler'scher, Wittgenstein'scher und anderer Schablone, die Eisenbahn war es, die das luftige Gebäude dieser Staatskünstler durchlöcherte und unser Volksleben vor dem erstarrenden Stehenbleiben behütete. Mag der Pfiff der Lokomotive immerhin greller klingen, als des Posthorn's Ton und dessen poetischen Nimbus zerstört haben, er bedeutet doch den Anfang einer neuen Epoche im Verkehrs-, wie im Völkerleben. Nagler hat seine Bedeutung allerdings nicht zu würdigen gewußt und Friedrich Wilhelm IV. nicht begriffen, der mit dem Blicke des Sehers bei Eröffnung der ersten preußischen Eisenbahn, der Berlin-Potsdamer, am Bahnhofe an der Lokomotive stehend, sinnend die Worte sprach: „Diesen Karren, der durch die Welt eilt, hält kein Menschenarm mehr auf!"

„Wir ließen die Wolken,
„Die Töchter des Äthers, — Wir ließen die Vögel
„Die himmelanstreifenden weit hinter uns.
„Wer gab uns die Flügel? — Der Geist."

singt ein Dichter jener Tage. —

Unter Seegebarth und mehr noch unter Nagler hatte das gemütliche Postreisen seinen Höhepunkt erreicht. Sein Stern begann mehr und mehr zu erbleichen, und mit den Posten

schwand auch allmählich die Glanzperiode der Postillone. Hier und da begannen auch schon die Bahnhöfe die Posthaltereien zu verdrängen.

„Da schwanden die Posthalterei'n
In vielen großen Städten,
Sie konnten kaum für Broterwerb
Zwei, drei, vier Pferde retten;
Auch wurden manche bankerott
Und trugen schwer nun Hohn und Spott.
Der wilden Eisenbahner."

Aber die Erinnerung an die Blütezeit der Personen-, Schnell- und Extraposten, da noch

„Der schmucke, blanke Postillon
Rief mit des Posthorns Zauberton
Zusamm'n die Passagiere."

lebt in Bild und Lied fort.

Noch im Jahre 1870 singt Eugen Labes vom Postillon:

„Der Winter ging, der Winter kam,
Ich fuhr Jahr ein, Jahr aus, —
Und komme doch, wie wundersam,
Am Ende nie nach Haus.
Trara, trara, trara.

Doch komm' ich zu dem stillen Haus
Wohl in den grünen Wald,
Da schaut mein holdes Lieb' heraus,
Da mach' ich endlich Halt.
Trara, trara, trara.

Erst wenn den Scheidekuß sie gab,
Geht's weiter in den Wald.
Dann, Rößlein, frisch den Berg hinab;
Dann frisch den Berg hinab.
Trara, trara, trara.

Der Reisende vertraute sich und sein Gepäck dem „Schwager" an, wie die gemütvolle Bezeichnung für Postillon lautete, in

welche man angeblich das französische Wort „Chevalier“ umgewandelt haben soll.

Und in der That war der Postillon von Alters her eine Art Respekts-Person vor allen übrigen Kutschern und Fuhrleuten, denn er war „ein Stückchen Beamter“ und hatte, — wie die Posten, — mancherlei Vorrechte, nicht blos Pflichten zu erfüllen. Er mußte entsprechende körperliche und moralische Qualifikation besitzen, durfte eine schmucke Uniform tragen und mußte das „Posthorn,“ das man in Preußen später in die „Posttrompete“ umwandelte, blasen können.

In Kurbrandenburg wurde der Gebrauch des Posthorns im Jahre 1694 allen Privatfuhrwerken auf's strengste verboten. Dagegen wurden die Postillone verpflichtet, das Posthorn allein zu führen und sowohl beim Abfahren der Posten, wie beim Passieren der Schlagbäume, der Fähren 2c. und bei der Ankunft auf der Station zu blasen. Es bildeten sich gewisse Signale für die verschiedenen Arten von Posten und die vorkommenden Fälle der Anwendung des Posthorns, die heute noch in Gebrauch sind. Auf eins der Postsignale hatten (und haben noch) Privatfuhrwerke, Herden u. a. m. ausweichen. Hin und wieder bildete sich eine Art Virtuosentum einzelner auf dem Posthorn „oder der späteren Posttrompete“ aus, und die regelmäßig wiederkehrenden Weisen des Posthorns, die teils bei Tage, teils im Dunkel der Nacht durch Wald, Hain und Flur erschallten, schmeichelten sich gar tief in das Volksgemüt ein und sind von Dichtern ersten Ranges unseres Volkes in sinnigen Liedern gefeiert worden.

Die preußische Postordnung vom Jahre 1812 ordnete aber auch schon an, daß die Postmeister die Postillone anhielten „fleißig und wohl zu blasen.“

Es war in der That auch eine nicht üble Abwechselung für Postreisende, wenn des Posthorns Klänge die nächtliche Stille durchdrangen und hier und da auch wohl die mehrfachen Stimmen des Echo's weckten, oder wenn sich die Führer des Hauptwagens und die der Beichaisen zu einem urwüchsigen Duett, Terzett, auch Quartett während der Fahrt vereinigten,

und noch in unseren Tagen, in denen nur noch vereinzelte Reste verschwundener Postillons-Herrlichkeit in Preußen gefunden werden, haben v. Thümmel's Verse ihre Bedeutung:

„Wer sagt es mir, was doch im Schalle
Des Posthorn's, in dem mut'gen Knalle
Der Peitsche für ein Zauber liegt?"

An Stelle des Posthorns, als dem Beförderungs-Abzeichen, ist vielfach das geflügelte Rad und die Dampfpfeife der Eisenbahn getreten, sowie der Blitz des elektrischen Telegraphen; die älteste der Verkehrsanstalten, die Mutter des Völkerverkehrs, die Post, aber verstand es, sich Eisenbahnen, Dampfschiffe und Telegraphen dienstbar zu machen, wenngleich heute statt der Posthornklänge vielfach

„Die Waldesriesen lauschen
Dem neuen Saitenschwung,
Und ihre Kronen rauschen
Ihm freud'ge Huldigung."

Göthe, Lenau, Rückert, Chamisso, Eichendorf, W. Müller, Hoffmann von Fallersleben und andere ältere Dichter besangen die Post, den Postillon und das Posthorn, und berühmte Maler nahmen eben dieselben zum Vorwurf.

Immer mehr aber nehmen Posthorn und Postillon, vom Pfiff der Lokomotive verdrängt, Abschied von Orten, an welchen ihnen bereits die Urgroßeltern lauschten, und es weht ein gar elegischer Ton in den Versen, die ihnen bei ihrem Scheiden die deutschen Lokalpoeten nachsingen; so sandte man ihnen am 31. Mai 1874 in Verden a. d. Aller den folgenden Abschiedgruß nach:

„Das Posthorn tönt zum letzten Mal
Heut' durch das stille Allerthal;
Denn außer Kurs hat leider jetzt
Der Meister Dampf die Post gesetzt.

Das thut uns in der Seele weh,
Darum ein herzliches Ade
Der lieben Fahrgelegenheit
Aus unsrer guten alten Zeit.

Das Horn versagt beinah den Ton
Dem sonst so muntern Postillon;
Denn schwer wird ihm das Abschiedslied,
Weil er für immer von uns zieht.

Ein gutes Stück Gemütlichkeit
Verläßt mit ihm zugleich uns heut;
Drum sei das „Fahrewohl“ zum Schluß
Ihm dargebracht als Abschiedsgruß.

Ein freundliches: „Ich denke Dein“
Soll dann noch ihm gewidmet sein,
Wenn uns der Dampf jagt durch die Welt,
Der Alles jetzt umschlungen hält.“

Auch in Zeulenroda sang man dem letzten Postillon nach Schleiz am 31. Mai 1888 nach:

Die Sonn' erwacht. — Vor'm Posthaus Schleiz
Besteigt der Postillon,
Das Herz von Wehmut angefüllt,
Des Wagens luft'gen Thron,
Des Wagens, der so viele Jahr
Nach Zeulenroda's Au'n
Dahin fuhr bei des Posthorns Klang
Im frühen Morgengrau'n.

Sag an, was ist, o Postillon,
Daß eine Thräne dir
Im Aug' erglänzt, dieweil doch sonst
Das Fahren dein Plaisir?
Der Postillon zieht schweigend an
Die Zügel, altersfahl:
Fahrt wohl, ihr Gäule, fahret wohl!
Heut ist's zum letztenmal!

Noch einmal setzt er an den Mund
Das alte Instrument,
Zum erstenmal versagt es ihm,
Als ob's nicht blasen könnt';
Doch wehmutsvoll erklang es dann
Durch Feld und Wald und Ried:
Der Zeulenroda-Schleizer Post
Blies er das Totenlied.

In Saalfeld in Thüringen fuhr die sogenannte „Waldpost“ am 30. September 1885 zum letztenmale ab, und damit schwand auch für die altehrwürdige „Berg- und Münzstadt“ „an der Saale hellem Strande“ und deren Umgegend ein Stück Poesie für immer. Hugo Schubert schildert die Abfahrt des letzten Postillons, die sich seitens des Publikums zu einer großartigen Ovation gestaltete, mit folgenden Worten:

„Saalfeld wollte zeigen, wie sehr ihm die „Waldpost“ „ans Herz gewachsen war, und so hatten sich schon um acht „Uhr zahlreiche Menschenscharen eingefunden, um dem Ab„gang des letzten Wagens beizuwohnen. Schon als nach„mittag 1 Uhr 30 Min. die letzte Gräfenthaler Post sich „in Bewegung setzte und die beiden Postveteranen Blümich „und Söffing zweistimmig das „Muß i denn, muß i denn „zum Städtle hinaus“ so wehmütig bliesen, da war kein „Fenster der oberen Straße leer, und man sah's den Nach„schauenden an, wie schwer ihnen der Abschied wurde. Abends „kurz vor 9 Uhr fuhr zunächst die Beichaise vor, und wieder „klangen die trauten Weisen zweistimmig über den dicht von „Menschen besetzten Markt in die stille Nacht hinein. In„folge der Zurufe aus dem Publikum gaben die beiden „Bläser ein kleines Abschieds-Konzert; noch einmal hörte „man die bekannten liebgewonnenen Melodien — da erscholl „vom Postamt her das Abfahrts-Signal des vierspännigen „vom Postillon Altenfelder gefahrenen Hauptwagens — „zum allerletzten Mal! — Rot- und Grünfeuer flammte auf, „brausende Hochs erschallten — noch ein Abschiedstrunk, ein „dreistimmiges Abschiedslied — und „fertig“ rief Kondukteur „Scheidig — und — dahinrollte der alte liebe gelbe „Wagen, von der Beichaise begleitet und nicht enden wol„lende, herzliche Abschiedsrufe schallten den Scheidenden nach.

„Lang, lang ist's her,“ blies unser Blümich, ja wohl, „lange, lange Jahre sind die Posten durch die Thore unsrer „Stadt gerollt — nun ist's mit einem Male vorbei!“

Pastor Rolle feierte „**Der Waldpost Abschied von Arnsgereuth und Hoheneiche**“ in folgenden warm empfundenen Versen:

Lebt wohl, ihr Berge, ihr gewohnten Fluren,
Und du, die aus der Saale tiefem Thal
Sich mühsam aufwärts windet nach der Höhe,
Du Bergstraß' nun so einsam und so kahl!
Leb wohl mein Arnsgereuth, wo oft gereichet
Der Wirt uns frischen Trunk bei kurzer Rast!
Lebt wohl, ihr Häuser bei der Hohen Eiche,
Und du, der immer fleißig schrieb und fuhr!
Wie tönten nachts des Posthorns traute Lieder,
Wenn heim du kamst und zu den Deinen wieder! —
Du schöner Wald mit deinem stillen Frieden,
Heut' fahr ich durch zum allerletzten Mal!
Von euch auch, ihr Gefährten sei geschieden,
Ihr treuen Straßenbäume ohne Zahl!
Denn eine andre Bahn ist mir beschieden,
Dort unten im durchwühlten Loquitzthal.
So ist's von Erfurt aus an mich ergangen,
Mich treibt nicht eitles, eigenes Verlangen.
Denn die den Blitz gebannt in Eisendrähten,
Daß er im Nu dem Fernsten Kunde bring',
Und die des Dampfes Kraft in Stahlgeräten
Gefesselt, daß er alle Last bezwing',
Und die kraft ihrer Kunst noch anders thäten,
Wenn's sonst nach ihrem Willen ging,
Die sprachen durch des neuen Fahrplans Zeilen:
„Fahr hin! du sollst auf Dampfes Roß nun eilen."
„Auf Eisenschienen wird fortan dich führen
Der Feuerwagen; Glied an Glied gedrängt
Mußt du nun laufen und kein menschlich Rühren
Giebt's, wenn im festen Zug du eingeengt,
Mit Ketten wird man dich an andre schnüren,
Dich, dessen Rosse wurden frei gelenkt.
Doch sollst du ob der Strenge nur nicht klagen,
Ich mache dich zum wichtigsten der Wagen."
„Denn, wenn im Herbste nun die Stürme wehen,
Wenn dicker Nebel hüllt die Höhe ein,
Wenn keine Kinder mehr zur Schule gehen
Und Hoheneiche einsam und allein,
Wenn überall nur Schnee und Frost zu sehen
Und höchstens noch ein armes Vögelein,
Dann wirst du in des Thales wärmern Gründen
Viel bess're Bahn und reich'res Leben finden!"
Drei Zeichen hatte Stephan mir gegeben:
Es war das Horn, die Peitsche und der Hut.
Ich gebe sie zurück und auch daneben

Mit Wehmut noch der Rosse junges Blut.
Zum Dampfbetrieb will ich mich nun erheben,
Schon spür' ich etwas wie von Ofensglut!
Ich hör' der Bahnhof-Glocke helles Zeichen,
Ein schriller Pfiff und weiße Wolken steigen.
(Saalf. Kr. Bl.)

Wie innig Posthorn, Postwagen und Postillon mit der Volksseele auch bei der Bevölkerung des Thüringer Waldes verwachsen ist, davon mögen noch folgende launige Verse Zeugnis ablegen, die Hugo Schubert am Abende des 30. September 1885, nachdem die „Waldpost" ihre letzte Fahrt angetreten hatte, niederschrieb:

„Der Abschied vom Posthorn."

Heut' schlägt die Abschiedsstunde — Heut' abend wird es still; — Das bitterböse Scheiden — Mir gar nicht frommen will. — Es weicht die gelbe Kutsche — Heut' einem „eisern'" Zwang, — Zum letztenmal heut' abend — Das traute Posthorn klang. —

Wenn sonst vor'm „Hirsch" die Waldpost — Zur Abfahrt stand bereit — Da mahnt es laut und dringend: — 's ist nun die höchste Zeit! — Da schmetterte der Schwager — Gar lustig sein Signal — Heut' abend klingt's für Saalfeld — Zum letzten, letzten Mal:

„„Muß ich schon wieder fort, muß ich schon wieder fort,
auf die Chaussee!"

Und saß 'mal in dem Wagen — Ein junges hübsches Paar — Man sah's, die zwei, sie liebten — Sich innig, treu und wahr, — Da klang im hellen Jauchzen — Des Postillones Lied, — Da tönt' es neckisch mahnend — Daß „Ihr" die Wange glüht:

Mädle ruck, ruck, ruck
An meine grune Seite,
I hab' Di gar so gern, i kann Di leide!"

War's gar am stillen Abend — Die Pferde gehen sacht — Der Mond scheint mild hernieder — Kein Laut bringt durch die Nacht; — Ein Kuß wird da vernommen — Vom

7*



muntren Postillon, — Da führt er's Horn zum Munde — Da klingt es lustig schon:

„Du, du liegst mir am Herzen,
Du, du liegst mir im Sinn,
Du, du machst mir viel Schmerzen,
Weißt nicht, wie gut ich dir bin.“

Nahm einst das rauhe Schicksal — Den Freund von dieser Welt — Da war dem wackren Schwager — Das Blasen fast vergällt. — Dort drüben schläft der Brave — Wir trugen ihn zur Ruh, — Da sendet er dem Toten — Die letzten Grüße zu:

„Kann dir die Hand nicht geben,
Bleib du im ew'gen Leben
Mein guter Kamerad!“

Thät' Postillon erscheinen — In Schärp' und Federstutz — Mit weißen Lederhosen, — Im vollen Festtagsputz: — Dann war der Tag des Kaisers — Wohl auch des Landesherrn, — Dann war für ihn Parole — Er blies sie gar so gern:

„Heil dir im Siegerkranz,
Herrscher des Vaterland's,
Heil Kaiser dir!“

Und wenn dann auf dem Wege — Die Kehle trocken ward — Wenn's wacker stäubt und weißlich — Sich färbt Gesicht und Bart — Dann schmeckt ein kühler Tropfen — Dort naht schon die Station; — Heraus, Herr Wirt, es blaset — Der durst'ge Postillon:

„Bier her, Bier her,
Oder ich fall um!“

Ein Kobold war der Schwager; — Wenn in der Damenwelt — Geburtstag ward gefeiert; — Wurd' oft bei ihm bestellt — Ein Ständchen, das verraten — Der Jahre Zahl — o weh! — Das Hörnchen reckt er schelmisch — Dann blasend in die Höh':

„Schier dreißig Jahre bist du alt,
Hast manchen Sturm erlebt!“

Zur Feldpost war der Postillon — Stramm „Siebzig“ kommandiert — Und manchen „Vers“ in Feindesland — Hat

er dort ausgeführt. — — Als Bonaparte Nr. III — Gefangen ward genommen, — Und dann in Nummer „Sicher“ — Nach Wilhelmshöh' gekommen, — Da blies der brave Schwager, — Der'n Ex-Cäsaren fuhr, — Gar schelmisch und mitleidig:

„Ach du lieber Augustin,
Alles ist hin!“

Doch heut — was kümmert uns das alles! — Wir klagen heut: Waldpost hört auf! — Das eben ist das Los des Schönen — In dieses Erdenlebens Lauf. — Im Geist hör' ich das Posthorn klagen: „Leb wohl, du ob're Straße du, — Leb wohl, du altes Thor, ich scheide, — für mich schließ'st du die Pforten zu. — Das Viergespann mit seinen Hufen — Nicht länger schlägt's das Pflaster dein — Probstzella ruft, hier hilft kein Klagen, — Geschieden muß für immer sein. — Die Eisenbahn — sie drängt den Wagen, — Den gelben, immer mehr beiseit' — Und leider Gott's, daß sich die Menschheit, — Die böse, stets darüber freut! —

Ein süßer Trost ist mir geblieben: — Saalfeld denkt gern an mich zurück — Und so bläst halt zum letztenmale — Der Schwager heut' mit nassem Blick:

„So leb' denn wohl, du liebe Stadt!
Die mich so treu geheget hat,
So leb' denn wohl, ich muß davon,
Probstzella heißt jetzt die Station.
So lebt denn wohl, ihr Freunde ihr,
Ich ziehe traurig fort von hier;
Und fänd' ich auch ein größeres Glück,
So denk ich stets an Euch zurück.“ —

Auf der Scheide der Postillons- und Posthornepoche, singt Carl Stelter:

Posthorn, deine frischen Klänge
Wurden fremd der großen Welt,
Fern dem wogenden Gedränge
Ziehen sie durch Wald und Feld,
In verständnisreichen Lauten
Gaben sie von Freud' und Leid
Dort noch Kunde dem vertrauten
Wandrer in der Einsamkeit.

Doch wie lang', und nicht mehr schallen
Durch die Berge wird der Ton,
Aus dem Schutz der Waldeshallen
Flieh'n die munt'ren Sänger schon;
Aufgescheucht durch dumpfes Dröhnen
Fühlen sie des Sturmes Nah'n,
Den der Pfeife schrilles Tönen
Kündet auf der Eisenbahn.

Bang sich bergend vor den Wettern
Weicht der Flur idyllisch Glück
Mit des Posthorns hellem Schmettern
Immer weiter nun zurück.
Und verwundert von dem Pfühle
Schreckt der Fremdling Nachts empor,
Trifft seitab in stiller Mühle
Noch des Posthorns Klang sein Ohr.

Wie Kultur im fernen Westen
Rückwärts drängt den roten Mann,
Daß er mit des Stammes Resten
Kaum im Urwald rasten kann —;
So, mit seines Feuers Gluten
Drängt der Dampfer mächtig vor,
Und wo Herden friedlich ruhten,
Wölbt sich Brücke ihm und Thor.

Aber dennoch hochwillkommen
Ist der ungestüme Gast,
Jubelnd wird er aufgenommen,
Wo er naht in wilder Hast;
Fortschritt lautet die Parole,
Die vor ihm die Welt durchfliegt,
Die nun bald von Pol zu Pole
Ruft: er kommt und sieht — und siegt.

Doch von den verwöhnten Städtern
Wendet sich das Posthorn ab,
Sucht mit hellem Abschiedsschmettern
Weit von ihnen sich ein Grab.
An dem Grab in späten Tagen
Wird Erinnrung trauernd steh'n
Und in unverstandnen Klagen
Selber mit dem Wind verweh'n! —

Viktor von Scheffel dagegen läßt seinen „letzten Postillon“ singen:

„. . . . . O Erdenball,
Wie anders schau'st du drein,
Seit ich mit Sang und Peitschenknall
Reichspostdienst that am Rhein!

O Zeit des Paßgangs und des Trab's,
Des Trinkgeld's und des Trunk's,
Des Poststall's und des Wanderstab's,
Des idealen Schwung's!

Jetzt geht die Welt aus Rand und Band,
Die Besten ziehn davon,
Und mit dem letzten Hausknecht schwand,
Der letzte Postillon.“

Nun sind zwar, wenn auch die „preußischen“ Postillone aus der Welt verschwanden, um als „deutsche“ Postillone fortzuleben, immerhin die Tage bis zum „letzten Postillon“ noch fern; allein der Postillon hat im heutigen Verkehrsleben die Bedeutung nicht mehr, die er vordem besessen; denn

„Jetzt rennt der Dampf, jetzt brennt der Wind,
Jetzt gilt kein Früh und Spat,
Die Sonne malt uns blitzgeschwind,
Brief schreibt der Kupferdraht.

„O neues Rüstzeug, alter Kampf!
Wo treff' ich Glück und Ruh? . . . .
O Erdenphosphor, Gas und Dampf!
Fahr zu, mein Schimmel, fahr zu!“

VIII.

Unter Nagler und seinem Nachfolger im General-Postmeister-Amte, Schaper mit Namen, der bis 1849 jenes Amt bekleidete, blieb die Benutzung der Eisenbahnen für den Postdienst in Preußen noch eine ziemlich unbeholfene und schwerfällige. Man hatte bis dahin den Engländern die Einrichtung der „fliegenden Posten,“ der büreaux ambulants

oder „fahrenden Eisenbahn-Postämter“ ebenso wenig abgesehen, wie man ihnen die zu Anfang der vierziger Jahre dort eingeführten Rowland Hill'schen Postreformen, mit dem Pennyporto-System abgelernt hatte. Immerhin marschierte die preußische Postverwaltung doch noch immer an der Spitze der zahlreichen deutschen Verwaltungen.

Gleichwohl lag es in der Natur der Sache, daß bei der raschen Entwickelung und Ausdehnnng des Verkehrs, welche die neue Zeit, namentlich infolge des Eisenbahnwesens in vorher nicht geahntem Maße mit sich brachte, die auf die früheren Verhältnisse und Bedürfnisse berechneten Einrichtungen sich nicht mehr ausreichend erwiesen und nicht mehr überall passend waren.

Während einerseits die mehr und mehr sich ausbreitenden Eisenbahnen auf die Personenbeförderung der Posten eine einschränkende Wirkung ausübten, hatte die Postverwaltung andererseits darauf Bedacht zu nehmen, dieses neue Kommunikationsmittel auch für den Postbetrieb zu benutzen. Es stellte sich daher die Notwendigkeit einer durchgreifende Reform des preußischen Postwesens immer mehr heraus.

Demgemäß wurde, nachdem zunächst im Jahre 1844 mit einer Ermäßigung des Briefporto's vorgegangen worden war, einer zeitgemäßen Regelung der Postgesetze, welcher die Revision der organischen Einrichtungen folgen sollte, näher getreten und außerdem wurden vorbereitende Einleitungen zu einer Posteinigung der deutschen Staaten getroffen.

Der im Jahre 1848 während des Regimes des General-Postmeister Schaper von einer Kommission des Staatsrats festgestellte Entwurf eines Postgesetzes gelangte damals noch nicht zur Ausführung, weil das Ergebnis der deutschen Postkonferenz, welche im Oktober 1847 in Dresden zusammentrat, abgewartet werden sollte. Die Ereignisse des Jahres 1848 ließen jedoch die Arbeiten dieser Konferenz nicht zum Ziele gelangen.

Unter solchen Umständen ging die preußische Postverwaltung vorerst mit der Reform derjenigen Einrichtungen voran, welche sie bei der Umgestaltung des Verkehrs, als veraltet, unhaltbar

und der neuen Regelung bedürftig erkannt hatte, wie den Expeditionsdienst, die große Verwickelung der Porto-Taxverhältnisse, die Pünktlichkeit und Disziplin der Beamten und die fast unüberwindlich gewordene Schwierigkeit, die so sehr erweiterte Postverwaltung in der von früherher bestandenen Zentralisation mit genügendem Erfolge zu führen.

Alle diese Vorbereitungen fallen in die kurze Amtsdauer des General-Postmeister Schaper, dem, beläufig bemerkt, zur Ehre nachgesagt werden muß, daß er den abscheulichen heimlichen Brieföffnungsunfug sofort einstellen ließ, nachdem auch sein Vorgänger Nagler schon nach dem Regierungsantritte Friedrich Wilhelms IV. vorsichtiger geworden war.

Nachdem im Jahre 1847 eine Ermäßigung des Güterporto's für Päckereien auf Eisenbahnen, im Jahre 1848 eine Ermäßigung desselben für Päckereien auf anderen Routen und eine Herabsetzung und Vereinfachung des Geld-Portotarifs eingetreten war, fand im Jahre 1849 unter dem inmittelst an Schapers Stelle an die Spitze des preußischen Postwesens getretenen Minister von der Heydt eine neue vollständige Regelung des Expeditionsdienstes der Postanstalten und die Herstellung der bis dahin entbehrten fahrenden Postspeditions-Büreaus auf den Eisenbahnen statt, und gleichzeitig wurden die Verhältnisse der Postanstalten zu den Privateisenbahnen geordnet.

Das Jahr 1848 mit seinen Stürmen blieb auch auf das preußische Postwesen nicht ohne Einfluß, namentlich in Bezug auf den Postzeitungs-Vertrieb infolge des rapiden Anwachsens der periodischen Presse, insbesondere nahm das Berliner Zeitungs-Comptoir (jetzige Post-Zeitungsamt) einen enormen Aufschwung und wurde im Laufe der Zeit unter der langjährigen, treuen, unermüdlichen und musterhaften Leitung des namentlich den Berliner Zeitungs-Verlegern unvergeßlichen, schlichten und biederen Geheimen Rechnungsrats Sinell zu einer solchen Musteranstalt, wie sie keine andere der modernen Staats-Postanstalten besaß und besitzt.

Auch die Feldpost trat wieder in Thätigkeit. Die Erfahrungen, welche man in dieser Beziehung während der Befreiungs-Kriege gemacht hatte, blieben infolge des langen Friedens unbenutzt. Erst die kriegerischen Bewegungen des Jahres 1830 hatten Veranlassung gegeben, bei Ausarbeitung des Mobilmachungsplanes der Armee der Erwägung der Neugestaltung des Feldpostdienstes näher zu treten. Die Folge davon war eine vom preuß. General-Postamte in Gemeinschaft mit dem Kriegsministerium festgestellte, unterm 9. April 1831 erlassene „Instruktion der Feld-Postämter.“ Die Anzahl der letzteren wurde im Jahre 1844 von 4 auf 6 vermehrt. Im schleswig-holstein'schen Kriege vom Jahre 1848 trat selbstredend die preußische Feldpost ebenfalls in Thätigkeit, in welchem Jahre auch eine neue Instruktion für die Feldbriefträger und die Feldpostschaffner erlassen wurde. Während des Feldzuges in Baden (1849) und während der Mobilmachung der gesamten preußischen Armee 1851, während welchen nur eine teilweise Mobilmachung der Feldpost stattfand, wurden die Feldposten mit einer solchen ungeheueren Masse von Privatpäckereien für die Truppen belastet (durchschnittlich täglich 1000 Pakete bei einem Feldpostamte), daß ihre Beweglichkeit sehr darunter litt und sie sogar bisweilen mit den Truppen nicht gleichmäßig vorrücken konnten, wenn nicht die Päckereien preisgegeben werden sollten. Auch wurde durch die Transporte dieser Packete der Heertroß bedeutend vermehrt und die pünktliche und sichere Beförderung sehr gefährdet. Infolgedessen erklärte sich das Kriegsministerium auf Antrag des General-Postamtes damit einverstanden, daß die Wirksamkeit der Feldpostanstalten künftig darauf beschränkt werden solle, für die schleunige und sichere Beförderung der Dienst-Korrespondenz und sonst vorkommender Sendungen der Armee zu sorgen und sodann noch die Beförderung der Privatbriefe und kleinen Privat-Geldsendungen nach und von der Armee zu vermitteln. —

Um eine bessere Ausbildung zum Postbeamten zu erzielen, wurden im Jahre 1849 zunächst die Bedingungen für

die Annahme der Postaspiranten, für die Prüfung und das Vorrücken der Beamten anderweit geordnet.

Gleichzeitig wurden in den Ober-Postdirektionen Organe in den Provinzen geschaffen, welche die Stelle der Zwischenbehörden zwischen der Zentral-Behörde und den Postanstalten zu bilden hatten. Man errichtete eine solche Oberpostdirektion damals für die Residenzstadt Berlin und für jeden Regierungsbezirk je eine. Diese veränderte Gestalt der Verwaltung trat mit dem 1. Januar 1850 in Kraft. Auch eine neue Postdienst-Instruktion wurde herausgegeben und ein neues Uniformsreglement für die Beamten, Unterbeamten und Postillone, beiläufig bemerkt, das letzte, so lange es noch eine preußische Verwaltung gab.

Die Uniform der kgl. preußischen Postbeamten (ums Jahr 1842) vor 1849 bestand in einem mit einer Reihe von 8 Knöpfen versehenen dunkelblauem Leibrocke nach Zivilschnitt mit stehendem Kragen und Ärmelaufschlägen von orangegelbem Tuche, ohne Paspoilierung. Kragen, Ärmelaufschläge und Patten waren mit Goldstickerei geziert, welche nach den höheren oder niederen Graden des Beamten reicher oder minder reich vorgeschrieben war. Die Epaulettes waren ebenfalls von Gold, mit Franzen von einfacher Candille; auf der inneren Fläche der Epauletts befand sich in silbernem Felde der preußische Adler mit der Krone. Als Unterzeug wurde eine Weste von weißem Casimir mit kleinen Uniform-Knöpfen und ein langes weißcasimirnes Beinkleid ohne Paspoilierung, und dazu Stiefel mit Sporen getragen. Zu der Uniform gehörte ein leichter Infanteriedegen mit vergoldetem Gefäß, goldenem Portepée und ein dreieckiger Hut mit der National-Kokarde, goldener Tressenschleife und dem Uniformsknopfe. — Der Uniformsüberrock war von dunkelblauem Tuche, mit Ärmelaufschlägen von gleicher Farbe und stehendem orangegelbem Kragen, und zwar nach den verschiedenen Graden, mit oder ohne Stickerei. Der Überrock war mit zwei Reihen von 6 Knöpfen versehen, auf dem sich im gekrönten Wappenschilde ein Adler befand, und über welchem ein Posthorn angebracht war. Zu

dem Uniform-Überrock war blautuchenes Unterzeug vorgeschrieben und eine Mütze von demselben Tuche mit organgegelber Einfassung.

Die Uniform wurde getragen 1. von den Geheimen Ober-Posträten mit einer um den ganzen Kragen, um Ärmel-Aufschläge und Patten herumlaufenden, 1/4 Zoll breiten gestickten Leiste, darunter ein Perlenstab von goldenen Flittern, und auf der inneren Seite des Kragens ꝛc. sehr reich mit goldenen Blättern und Ranken gestickt; hierzu Epaulettes wie oben vorgeschrieben und ein dreieckiger Hut mit Cordons. (Alle übrigen Beamten trugen keine Cordons.) 2. Von den Geheimen Posträten mit einer um Kragen (nur um 3 Seiten), Aufschlägen und Patten als Randborte herumlaufenden goldenen Säge, und darunter eine Arabeske von goldenen Blättern und Flittern. Zu beiden Enden des Kragens und unterhalb der Stickerei befand sich noch ein Stern mit 10 Zacken, ebenfalls in Gold gestickt mit Flittern. Epaulettes waren wie bei 1. — 3. Von den Ober-Postdirektoren wie ad 2 mit Epaulettes, jedoch ohne die beiden Sterne im Kragen.

4. Von den Geh. Hofräten und Geh. Rechnungsräten wie ad 2 mit zwei Sternen an jeder Seite des Kragens, jedoch ohne Epaulettes. — 5. Von den Postdirektoren, Reisepostmeistern, Postmeistern, Rechnungsräten, Hofräten, Geh. expedierenden General-Postamtssekretären, Post-Inspektoren, Geh. Kanzlei-Direktoren, Geh. Revisoren, Revisoren, Geh. Kalkulatoren, Kalkulatoren, Geh. Registratoren und Archivaren, General-Postkassen-Rendanten, Kontrolleuren und Kassierern wie ad 2 mit einem Stern ohne Epauletten. — 6. Von den Hofpost-Sekretären, Ober-Postsekretarien, Ober-Postkommissarien, Postkommissaren und General-Postkassen-Sekretaren wie ad 2, jedoch ohne Stern uud ohne Epaulettes. — 7. Von den Postsekretären mit einer um den ganzen Kragen (4 Seiten), Aufschlage ꝛc. herumlaufenden gestickten Leiste, und darunter eine Kandillenschnur und die Säge, ohne Epauletts. — 8. Von den

Kanzlei-Sekretären die gestickte Säge nur um drei Seiten des Kragens und keine gestickten Patten. — 9. Von den Postdiätaren, Postschreibern und Post-Expediteuren ohne Stickerei.

Der Uniform-Überrock, die gewöhnliche Dienstbekleidung sämtlicher Postbeamten, wurde getragen:

Von den Beamten Nr. 1 bis 6 incl. mit der Randborte der Stickerei ad 2 nur um den Kragen herum; von den übrigen Beamten ohne Stickerei.

Diesem alten folgte das **Uniforms-Reglement vom Jahre 1849 für die preußischen Postbeamten und Postillone.** Wir stehen von der eingehenden Beschreibung der Staatsuniformen ab und führen nur die Dienstuniformen an, die in Dienstmütze in Form der Infanterie-Offiziersmützen mit Orangestreifen und Nationalkokarde, Uniformsrock, Schnitt des Infanterieoffiziers-Waffenrocks mit schwedischen Aufschlägen, Orangestehkragen ꝛc. und 8 Knöpfen mit dem heraldischen Adler in einer Reihe bestand. Epaulettes mit Wappenschildern, je nach der Charge mit Franzen, goldenen, orange oder blauen Feldern, (Ober-Postdirektoren mit Franzen,) Beinkleider von dunkelblauem Tuch mit Paspoil. Dazu Infanteriedegen mit Ausnahme der Post-Expeditionsgehülfen. Post-Eleven- und Post-Expeditionsgehilfen trugen statt der Epaulettes in der Kragenrundung kleine goldene Sterne. Die Unterbeamten trugen Mütze, Waffenrock und Beinkleider nach dem Schnitte der für die oberen Beamten, jedoch weder Epauletts noch Sterne am Kragen, und Knöpfe mit fliegendem Adler.

Die Postillons-Montour bestand in: 1. Schwarzlackiertem Hut mit Kokarde und bei wichtigen Gelegenheiten mit Federbusch. 2. Dunkelblauer Reitjacke mit gelben Knöpfen, Kragen, Ärmelaufschlägen und Achselklappen orange. 3. Orange Schärpe. 4. Weißen ledernen Beinkleidern und Handschuhen. 5. Hohen (Kanonen-)Stiefeln mit Abschnallsporen. 6. Trompete mit schwarzweißer Hornschnur. 7. Blauen Mantel mit Orangekragen. 8. Eine hellgrüne Peitsche mit lederner Geißel. Außerdem hatten sie zum gewöhnlichen Gebrauche: eine blautuchene

Uniformsmütze mit orange Besatz, graue lederbesetzte Tuchhosen, orangepaspoiliert, kurze Stiefeln mit Anschnallsporen. —

Dazu kamen Ehrentrompeten und Ehrentressen, sowie Ehrenpeitschen, welche den besten Bläsern und solchen Postillons, welche lange untadelhaft gedient hatten, verliehen wurden. — —

Durch königlichen Erlaß wurde nach 1848 das Post-Departement dem Handelsministerium untergeordnet. Unter diesem bildete dasselbe die erste Abteilung und stand unter der Leitung des General-Postdirektors. Der erste dieser General-Postdirektoren wurde der von uns schon einmal genannte Geh. Postrat Schmückert. In der betreffenden Verfügung des Handelsministers vom 1. Oktober 1849 ist ausdrücklich bemerkt, daß die Stelle des General-Postmeisters eingezogen sei, und daß nunmehr alle früher von dem General-Postmeister versehenen Dienstfunktionen und die demselben vorgesehenen Befugnisse auf dem Minister für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten übergegangen seien. Der General-Postdirektor Schmückert (und später auch Philipsborn) nahm sonach die Stellung eines Ministerial-Direktors ein. —

Auch eine anderweitige bessere Regelung des Zeitungs-Verkehrs trat, wie schon erwähnt, ein und eine Vereinfachung der Portotaxe, indem unter anderem ein Brief-Portotarif von drei Sätzen ins Leben trat, in welchem der frühere Satz von 6 Sgr. auf 3 Sgr. ermäßigt wurde, desgleichen das Porto auf geringere Entfernungen auf 2 und 1 Sgr. für den einfachen Brief.

Ein wichtiger Zweig des preußischen Post-Transportwesens war durch die Ereignisse des Jahres 1848 und deren Folgen unterbrochen und beeinträchtigt worden, nämlich die Dampfschifffahrt auf der Ostsee. Erst im Jahre 1850 war es möglich, die ausgedehnteste der preußischen Postdampfschiff-Verbindungen, nämlich die regulären Fahrten zwischen Stettin und St. Petersburg, in dem früheren Umfange mit dem Beginn der gewöhnlichen Fahrzeit wieder eintreten zu lassen. Die Dampfschiffs-Verbin-

dung wurde seitdem gleichzeitig wiederum durch ein preußisches und ein schwedisches Schiff auf den Linien Stettin-Ystadt und Stralsund-Ystadt unterhalten. Eine dritte regelmäßige Seepost zwischen Stettin und Stockholm wurde durch gemeinschaftlichen Dienst eines von Preußen und eines von Schweden gestellten Schiffes seit 1853 bewirkt.

Außerdem unterhielt die dänische Postverwaltung von 1851 ab regelmäßige Postdampfschiff-Verbindungen zwischen Stettin und Kopenhagen bis zur definitiven Regulierung dieser Verbindung.

In den fünfziger Jahren wurden ferner die Postdampfschiff-Verbindungen mit anderen überseeischen Ländern, vornehmlich mit Nordamerika und später mit Australien geordnet und entsprechende Verträge abgeschlossen, so mit der Hamburg-Amerikanischen Paketfahrt-Aktien-Gesellschaft unterm 19. Mai 1856, nachdem bereits mit dem Norddeutschen Lloyd, dessen Fahrten am 1. August 1853 begonnen hatten, sowie mit anderen nichtdeutschen Dampfschifffahrts-Gesellschaften, entsprechende Übereinkommen getroffen worden waren.

Mit der Verlegung eines Teils der Spedition der Post-Beförderungsgegenstände aus den stabilen Postbüreaus auf die fahrenden Büreaus der Eisenbahn-Postämter wurde, insbesondere was Schnelligkeit der Beförderung anlangt, ein Riesenfortschritt gemacht. Und wie umfangreich sich dieser Zweig des Postdienstes gestaltete, geht daraus hervor, daß auf einzelnen Büreaus, z. B. Verviers-Köln, hin und wieder schon fünf auch sechs Eisenbahn-Postwagen mit 20—30 Beamten eingestellt werden mußten, um allein ca. 70,000 Briefe und Kreuzbände und etwa 1000 rekommandierte Briefe postmäßig zu behandeln. Der ambulante Dienst ist für die Postbeamten zwar etwas einträglicher, als der bei Lokal-Postanstalten, aber ungleich strapaziöser und keineswegs ein gefahrloser.

Nach dieser überaus wichtigen Wandlung des modernen Post-Beförderungsdienstes hatte der Posthumorist Jocosus Postalicus alle Ursache zu singen:

„Nun rutscht die Post im Dampfer fort,
Der sie umsonst mitziehet,
Nicht weiter werden Rapp' und Roß
Zu Schritt und Trab bemühet;
Im Eisenbahn-Poststübchen sitzt
Der Sekretär und friert und schwitzt
Je nach den Jahreszeiten.

IX.

Es war die höchste Zeit gewesen, mit einer Reorganisation der Verwaltung sowohl, wie mit der der Beamten-Verhältnisse endlich vorzugehen; denn die langjährige Nagler'sche Verwaltung hatte ganz unzuträgliche Personal-, Avancements- und Besoldungsverhältnisse erzeugt, die mit den von den Beamten geforderten Leistungen und mit ihrer Verantwortlichkeit meist in direktem Widerspruch standen.

Trotz der damaligen, nahezu willenlosen Gefügigkeit des büreaukratisch erzogenen Beamtenkörpers gährte es darin im Stillen, und als im Jahre 1848 ein frischer, freiheitlicher Hauch durch die Bevölkerung ging, als Zeitungen, wie die Pilze aus der Erde hervorschossen, da fanden auch die auf die Dauer geradezu unhaltbaren Beamtenzustände der preußischen Post in der Presse eine sachgemäße Beleuchtung. Eine Anzahl Beamter in Berlin — und zwar nicht die unfähigsten und charakterlosesten — hatte den Mut ihrer Überzeugung in der Öffentlichkeit Worte zu verleihen und die Behörde zu mahnen, dem Zustande der Stagnation in den Personalien endlich ein Ende zu machen. Sie haben es später bitter zu bereuen gehabt; denn männlichen Freimut verzieh die Büreaukratie jener Tage niemals.

Immerhin geschah unter von der Heydt etwas, und wenn auch nicht gleich etwas Vollkommenes geschaffen wurde, so wurde doch ein anerkennungswerter Schritt vorwärts gethan.

Es sei uns gestattet, um dem Leser ein Bild früherer Besoldungen preußischer Postbeamten zu geben und Verglei-

chungen zwischen denen unter Nagler und von der Heydt anzuregen, hier einmal eine Nachweisung etatsmäßiger Besoldungen verschiedener preußischer Postbeamten der Nagler'schen Postherrschaft aus dem Jahre 1830 sowohl, wie aus dem Jahre 1851 (Regime von der Heydt-Schmückert) folgen zu lassen:

Um das Jahr 1830 existierten folgende etatsmäßigen Besoldungen:

Für Berlin: Gehalt des Hofpostmeisters 3000 Thlr. 1. Hofpostsekretär 1400 Thlr., 2. 1300 Thlr., 3. und 4. 1200 Thlr., 5. 1100 Thlr., 6. Kassierer 1500 Thlr., 7. 1100 Thlr., 8. 1000 Thlr., 9. und 10. (Vorsteher der Hauptannahme und der Hauptniederlage) 1300 Thlr., 11. und 12. 900 Thlr., 13., 14. und 15. 800 Thlr. 1. bis 6. assistierende Hofpostsekretäre 600 Thlr., 7. bis 11. 500 Thlr., 12. bis 16. 450 Thlr., 17. bis 20. 400 Thlr., 20. bis 25. 350 Thlr., 26. bis 30. 300 Thlr. 5 Postschreiber à 250 Thlr. Stadtpost-Expedition: Vorsteher 1000 Thlr. 1. Assistent 800 Thlr., 2. und 3. 500 Thlr., 4. 400 Thlr. —

Für Breslau: Gehalt des Ober-Postdirektors 3000 Thlr. 1. Ober-Postsekretär 1200 Thlr., 2. 1000 Thlr., 3. 900 Thlr., 4., 5. und 6. 800 Thlr., 7. 700 Thlr., 8. und 9. 600 Thlr. 1. assistierender Ober-Postsekretär 500 Thlr., 2. 450 Thlr., 3. bis 5. 400 Thlr., 6. und 7. 350 Thlr., 8. bis 10. 300 Thlr. —

Für Halle: Postdirektor 1,800 Thlr. 1. Sekretär 900 Thlr., 2. 850 Thlr., 3. 550 Thlr., 4. 450 Thlr., 5. 400 Thlr., 6. 350 Thlr. —

Für Magdeburg: Ober-Postdirektor 2500 Thlr. 1. Ober-Postsekretär 1200 Thlr., 2. 950 Thlr., 3. 800 Thlr., 4. 650 Thlr., 5. 550 Thlr., 6. 500 Thlr. 1. und 2. assistierende Ober-Postsekretäre 450 Thlr., 3. und 4. 400 Thlr., 5. 350 Thlr., 6 und 7. 300 Thlr. —

Für Merseburg: Postmeister 1000 Thlr. Kassierer 700 Thlr. 1. Sekretär 600 Thlr., 2. 500 Thlr., 3. 350 Thlr., 4. 350 Thlr.

Für Naumburg a. S.: Postdirektor 1600 Thlr.

Kassierer 800 Thlr., 1. Sekretär 600 Thlr., 2. 500 Thlr., 3. 400 Thlr., 4. 350 Thlr. —

Für Wittenberg: Postdirektor 1000 Thlr. 1. Sekretär 550 Thlr., 2. 400 Thlr.

Für Zeitz: Postdirektor 1000 Thlr. 1. und 2. Sekretär 500 Thlr. ꝛc. ꝛc. —

Es bedurfte einer langjährigen Dienstzeit ehe die Postschreiber in eine etatsmäßige Dienststelle aufrückten.

Demgegenüber brachte der Etat pro 1851 folgende Gehalts-Angaben:

I. Ober-Postdirektoren. 26 Stellen von 1500 bis 2000 Thlr. Gehalt und zwar 11 Stellen zu 2000 Thlr., 4 zu 1800 Thlr., 8 zu 1600 Thlr. und 3 zu 1500 Thlr. Der Gehaltsbetrag von 2000 Thlr. setzte sich aus einem pensionsbeitragspflichtigen Gehalte von 1800 Thlr. und einer Ortszulage von 200 Thlr. jährlich zusammen, welche letztere auf die Kostspieligkeit im Orte, ferner auf die Bedeutsamkeit der Stelle ꝛc. berechnet war.

II. Posträte. 24 Stellen von 800 bis 1200 Thlr. Gehalt, und zwar 14 Stellen zu 1000 Thlr., 8 zu 900 Thlr. und 2 zu 800 Thlr., exkl. 1200 Thlr. Ortszulagen.

III. Postinspektoren. 26 Stellen von 800 bis 1000 Thlr. und zwar 14 Stellen zu 900 Thlr. und 12 zu 800 Thlr, exkl. 1200 Thlr. Orts- und Bezirkszulagen.

IV. Bezirkskassen-Kontrolleure. 21 Stellen von 600 bis 800 Thlr. Gehalt und zwar 12 Stellen zu 700 Thlr. und 9 Stellen zu 600 Thlr., exkl. 900 Thlr. Orts- und Bezirkszulagen.

V. Beamten der Ober-Postkasse. a. Rendanten. 26 Stellen von 900 bis 1200 Thlr. Gehalt und zwar 8 Stellen zu 1000 Thlr., 9 zu 950 und 9 zu 900 Thlr., exkl. 1350 Thlr. Ortszulagen. — b. Buchhalter. 25 Stellen von 600 bis 1000 Thlr. Gehalt ꝛc., exkl. 900 Thlr. Ortszulagen. — c. Kassierer. 26 Stellen von 600 bis 1000 Thlr. Gehalt, exkl. 900 Thlr. Ortszulagen.

VI. Büreaubeamten der Ober-Postdirek-

tionen. 104 Stellen von 400 bis 800 Thlr., exkl., 1400 Thlr. Ortszulagen.

VII. Postdirektoren und Postmeister. 56 Stellen für Postdirektoren von 700 bis 1500 Thlr. Gehalt. — 76 Stellen für Postmeister von 500 bis 700 Thlr. Gehalt. — 8 Stellen für die Vorsteher der Post-Speditions-Ämter (Eisenbahn-Postämter) von 700 bis 800 Thlr. Gehalt. —

VIII. Orts-Postkassen-Kontrolleure. 16 Stellen von 600 bis 1000 Thaler Gehalt, exkl. 1250 Thlr. Ortszulagen.

IX. Expeditions-Vorsteher bei Postämtern I. Klasse. 93 Stellen von 500 bis 1000 Thlr. und 3 mit 1200 Thlr. Gehalt beim Hofpostamte in Berlin.

X. Postsekretäre. 314 Stellen von 350 bis 600 Thlr. Gehalt exkl. 6150 Thlr. Ortszulagen 2c. Die neugebildete Klasse der Post-Expedienten wurde mit 240 bis höchstens 400 Thlr. pro anno besoldet und die große Zahl der Hilfsbeamten erhielten Diäten und Renumerationen von 15 bis höchstens 25 Thaler 2c.

Bei den vorstehenden Besoldungssätzen verblieb es mit nicht nennenswerten Erhöhungen unter dem Minister von der Heydt und den Ober-Postdirektoren Schmückert († 1863) und Philipsborn (ausgeschieden 1. Mai 1870). Dabei hatten sämtliche der vorgeführten Postbeamten-Klassen dem Staate zum Teil verhältnismäßig hohe Amtskautionen zu stellen, deren Mindestbetrag die Höhe eines Jahresgehaltes betrug.

Der General-Postdirektor bezog 4000 Thlr. Gehalt, später unter Philipsborn wurde dasselbe auf 4500 Thlr. erhöht. In den letzten Jahren unter dem General-Postdirektor von Philipsborn (er war, beiläufig bemerkt, auch in den Adelstand erhoben worden) betrugen die jährlichen Besoldungen des General-Postamtes, als dasselbe eben aus dem preußischen zum General-Postamte des norddeutschen Bundes geworden war (Etat pro 1868) 113,400 Thlr. (Graf von Wartenberg hatte seiner Zeit bei freier Wohnung 1000 Thlr. Ge-

halt und den 30. Teil des Überschusses bezogen, welcher Anteil sich bereits im Jahre 1711 auf 4220 Thlr. belief. Später wurde das Einkommen der General-Postmeister verringert.)

Nach dem Staatshaushalts-Etat für 1854 bestand das preußische Post-Personal

1. bei dem General-Postamte aus	80	Personen,
2. bei den Ober-Postdirektionen aus	495	„
3. bei dem preuß. Ober-Postamt in Hamburg aus	37	„
4. bei den Lokal-Postanstalten aus	3882	„
5. Briefträger, Postboten, Kondukteure, Schirrmeister, Postbegleiter	5628	„
Summa	10,122	Personen.

Wie wenig, wenn man diese Zahlen mit der Beamtenzahl vergleicht, die in unseren Tagen allein in Berlin den Dienst versieht, nämlich 5361 Beamte. Es ist also zur Zeit in Berlin das 200. menschliche Wesen ein Postbeamter, und man kann annehmen, daß der 50. Mensch dort seinen Unterhalt durch die Post hat. In Berlin ist gegenwärtig der zehnte Teil aller deutschen Reichs-Postanstalten vereinigt und der zehnte Teil des gesamten deutschen Postversandes konzentriert; von 700 Mill. Briefsendungen im Reiche gingen daselbst 70 Millionen ein. In postalischer Beziehung empfängt die Stadt mehr, als sie versendet. Postkarten werden täglich 20,000 geschrieben. Das Hofpostamt ist das größte Postamt im deutschen Reiche; es enthält 17 Geschäftsstellen mit fast 400 Beamten; es empfängt täglich 20,000 Postsendungen mit mehreren Millionen an Wert. — Der erste Briefkasten ist 1765 im Flure des Berliner Rathauses aufgestellt worden „zur Gemächlichkeit der Korrespondenten und Facilitierung deren Korrespondenz.“ — Am 1. Mai 1851 wurden die bis dahin bestandenen Briefsammlungen aufgehoben und dafür 15 Stadtpost-Expeditionen eingerichtet. Gegenwärtig giebt es in Berlin ca. 100 Postanstalten und ca. 1100 Briefträger, außerdem die großartigsten Veranstaltungen für den Paketverkehr. Mit 52 der erwähnten Postanstalten sind Telegraphenämter ver-

bunden, außerdem sind 4 selbständige Telegraphenämter vorhanden (im Jahre 1885).

Infolge Allerhöchsten Erlasses vom 28. September 1867 ging die Verwaltung des Postwesens vom 15. Oktober 1867 ab von dem Handelsminister mit den von denselben als Chef des Postwesens bisher geübten Befugnissen auf den Präsidenten des Staatsministeriums über, unter dessen Verantwortlichkeit die Verwaltung im Zusammenhange mit der seit 1. Januar 1868 dem Bundeskanzler zustehenden Verwaltung des Postwesens des Norddeutschen Bundes bearbeitet werden sollte. So sehen wir denn mit Anfang des Jahres 1868 aus dem preußischen Postwesen nach über zweihundertjährigem Bestehen zunächst das Norddeutsche Bundespostwesen sich gestalten: Seit dem 1. Januar 1868 bildete das bisherige preußische General-Postamt, als General-Postamt des Norddeutschen Bundes die erste Abteilung des Bundes-Kanzleramtes.

Unter von der Heydt und infolge der unter ihm bewirkten Reorganisation des preußischen Postwesens wurden auch bei den Postanstalten geordneten Zustände eingeführt und den Dienstlokalen und Passagierstuben größere Aufmerksamkeit, als bisher, zugewendet. Die Beschaffenheit der Postwagen wurde durchweg auf ihre Tauglichkeit für den Dienst geprüft und die Instandhaltung und Reinigung derselben streng beaufsichtigt. Um allmählich ein den neueren Anforderungen entsprechendes Wagen-Inventar zu erlangen, wurden die Ober-Postdirektionen mit genauen Zeichnungen &c. für jede Gattung von Postwagen versehen, und diese Hilfsmittel auch den Wagenfabrikanten zugänglich gemacht. Auch in der Rheinprovinz, wo zu Düsseldorf aus früherer Zeit her eine königliche Postwagen-Werkstatt bestanden hatte, wurde nunmehr, wie in den östlichen Provinzen, im Wege der Submission der Wagenbau geeigneten Wagenfabrikanten über tragen.

Die Postverbindungen wurden zweckentsprechend reguliert. Auch wurde auf die Gestaltung der Eisenbahn-Fahrpläne den Postbehörden eine angemessene Einwirkung gesichert,

um dabei das Bedürfnis der Post-Verwaltung und die Interessen des Versendungs- und Reiseverkehrs zur Geltung zu bringen.

Zur Erleichterung für das korrespondierende Publikum wurden im Jahre 1850 zum Frankieren der Briefe gestempelte Marken und Kouverts eingeführt und zum Niederlegen der Briefe in allen Städten und später auch auf Dörfern Briefkasten eingerichtet.

In Städten hängen und in Dorf
Briefkasten an den Ecken,
Darein man seine Briefe darf
Getrost und sicher stecken;
Man braucht nicht mehr zur Station
Erst schicken für viel Botenlohn; —
Nein besser mag's nicht werden!

singt unser Posthumorist vergnügt darüber.

Die am 15. Nov. 1850 zuerst ausgegebenen Briefmarken *) waren viereckig, mit dem Bildnisse Friedrich Wilhelms IV. geschmückt und umgeben mit einem schmalen Blätterrande. Oben las man die Worte „Freimarke" und unten die Angabe des Wertes in Buchstaben; die Marken zu vier Pf. waren grün, zu sechs Pf. ziegelrot, zu einem Sgr. rosa, zwei Sgr. blau und drei Sgr. gelb. Die im Jahre 1857 und 1858 ausgegebenen Marken hatten ganz dieselbe Farbe und Zeichnung, nur waren sie sorgfältiger, weiß auf farbigem Grunde ausgeführt. Nach dem Tode Friedrich Wilhelm IV. wurden Briefmarken ausgegeben, welche den preußischen Adler nebst der Angabe des Wertes in Buchstaben und Zahlen trug. Die Vier- und Sechspfennig-Marken waren achteckig, die ein und mehr Groschen geltenden Marken dagegen oval. Die Farbe der Vierpfennig-Marken war grün, die der Sechspfennig-Marken rot, ein Sgr. rosa, zwei Sgr. blau und drei Sgr. hellbraun. Im Jahre 1865 wurde als billigste Marke eine Dreipfennig-Marke eingeführt, ähnlich der Vierpfennig-Marke, aber von Lilafarbe.

*) Für das Nordd. Bundesgebiet wurden die ersten Freimarken am 1. Januar 1868 und für das deutsche Reichspostgebiet am 1. Januar 1872 eingeführt.

Auch Brief-Couverts besorgte man,
Mit Marken assignieret,
Die sind in jedem Postbureau
Bequemlich eingeführet,
Und unser Herr Expediteur
Muß monatlich der Postbehörde davon Rechnung legen.

Auch die im Jahre 1851 zuerst ausgegebenen Frei-Couverts waren versehen mit einer Marke, die weiß auf farbigem Grunde das Bildnis Friedrich Wilhelm IV. in einem Medaillon enthielt, und deren Umschrift eine Angabe ihres Wertes in Buchstaben und Zahlen aufwies. Die Marken waren rund und zwar ein Sgr. rosa, zwei Sgr. blau und drei Sgr. gelb; die zu einem höheren Preise waren achteckig und zwar vier Sgr. braun, fünf Sgr. lila, sechs Sgr. grün und sieben Sgr. rot. Alle diese Kouverts enthielten einen orangefarbenen Seidenfaden; seit 1857 wurden dieselben ohne Seidenfaden ausgegeben. Von 1861 ab trugen die Frei-Couverts eine der zuerst gebrachten Marke in Farbe und Zeichnung gleiche Marke.

An Marken wurden verbraucht:

1857 :	13,270,931	Stück
1856 :	8,745,638	"
mithin 1857 mehr:	4,525,293	Stück

an Frei-Couverts:

1857 :	4,960,334	Stück
1856 :	4,342,523	"
mithin 1857 mehr:	617,811	Stück.

Der Beschleunigung der Briefbestellungen und der Kontrolle der Briefträger wurde mit der Reorganisation größere Aufmerksamkeit zugewendet, und die Berliner Stadtpost-Einrichtung zeitgemäß erweitert uud präziser geregelt, infolge dessen dieselbe immer mehr benutzt wurde.

Auch die Landbrief-Bestellung bei den Post-Anstalten machte unausgesetzt bedeutende Fortschritte.

Sonst jede Woche zweimal kam
Ein müder Land-Postbote,
Der brachte Brief und Zeitung mit
Beim Früh- und Abendrote;
Nach zwei, drei Stunden langte man
Erst bei dem nächsten Schalter an
Und holt' und brachte Neues.

Jetzo? — wie sich's geändert hat! —
Erscheint Briefträger täglich
Zu jeder Jahreszeit, wenn auch
Das Wetter unerträglich,
Und alle Stunden sicherlich
Post-Agenturen finden sich,
Paket' und Brief' zu nehmen.

Was die finanziellen Ergebnisse betrifft, so hat die preußische Post-Verwaltung bei all den erwähnten Verbesserungen und Verkehrs-Erleichterungen nicht nur fortlaufend einen angemessenen Beitrag zu den Staats-Einkünften geliefert, sondern auch zum Teil höhere Überschüsse, als etatsmäßig veranschlagt werden konnten, aufgebracht. Auch bei den Tarifregulierungen der preußischen Verwaltung hat es sich vollkommen bewährt, daß den Bedürfnissen entsprechende Ermäßigungen der Erhebungssätze vollständig dazu geeignet sind, selbst höhere, als die bisherigen Erträge zu liefern.

Die Portoeinnahmen der preußischen Postverwaltung betrugen:

1843, wo der Brief-Portotarif von 1 bis 19 Sgr. ging und vierundzwanzig Stufen hatte 4,511,762 Thlr.

1845, wo der Brief-Portotarif von 1 bis 6 Sgr. ging und acht Stufen hatte 4,156,849 Thlr.

1851, wo der Brief-Portotarif von 1 bis 3 Sgr. ging, in den drei Stufen 1, 2 und 3 Silbergr. 4,679,570 Thlr.

1853 mit derselben Stufenzahl 5,333,497 Thlr. und

1856 6,934,640 Thlr.

Von den sonstigen Einnahme-Faktoren verdient um diese Zeit das Personengeld besondere Beachtung, welches infolge der erweiterten Eisenbahnanlagen und politischer Verhält-

nisse herbeigeführten Schwächung des Reiseverkehrs im Jahre 1849 nur 1,517,077 Thlr. betrug, in folgender Progression stieg: pro 1850 auf 1,661,660 Thlr.
" 1859 " 3,555,321 "

Das Bestellgeld,*) obschon für Paketadressen und Geldscheine nicht mehr der frühere Satz von 1 Sgr., sondern seit 1. Januar 1850 nur sechs Pfennig Abtragegebühr erhoben wurde, lieferte

1843 : 179,023 Thlr.
1856 : 361,113 Thlr.

Bruttoeinnahme.

Bestellgeld war ein Groschen einst,
Ein Sechser ward's zur Freude,
Wovon der Städte Bürgerschaft
Man auch sogar befreite;
Dann wurde von dem platten Land
Der Sechser auch noch weggebrannt, —
Da ließ sich's vivat rufen.

Das Landbriefbestellgeld**) hatte:

im Jahre	Ausgabe:	Einnahme:	Überschuß:	Zuschuß:
1843 :	30,421	30,786	365	—
1847 :	96,239	91,957	—	4,282
1851 :	169,664	197,218	27,554	—
1853 :	240,157	244,027	3,870	—
1854 :	265,423	277,937	12,514	—
1855 :	350,868	323,362	—	27,506
1856 :	383,230	372,224	—	6,015

Die Überschüsse der preußischen Post-Verwaltung, welche im Jahre 1847 1,000,418 Rthlr. betrugen und 1848 auf 715,512 Thlr., 1849 auf 590,199 Thlr. zurückgegangen waren, hoben sich wieder und zwar

*) Das Orts-Briefbestellgeld wurde in Preußen aufgehoben durch Gesetz vom 19. Oktober 1862.

**) Das Landbriefbestellgeld wurde in Reichs-Postgebiete aufgehoben am 1. Januar 1872.

1850	auf	921,622	Thlr.
1851	„	1,041,781	„
1852	„	848,238	„
1853	„	1,042,049	„
1854	„	1,305,082	„
1855	„	1,286,493	„
1856	„	1,756,948	„

Die Zahl der Postanstalten betrug

1850 : stabile Postanstalten 1710, Eisenbahn-Postämter 13.
1865 : „ „ 2,508, „ „ 15.

Im Jahre 1864 kamen auf 1 Quadr.-Meile 0,5 Postanstalten (1854 : 0,35) und auf eine Postanstalt 5,026 Einwohner (1854 : 9237).

Die Zahl der Beamten (wirklicher) betrug 1864 7323,
der Unterbeamten 10,590,
der Kondukteure 722,
der Postillone 4580.

An Pferden waren 1864 vorhanden 12,818.

An königlichen Wagen 4,044.

An Posthaltereiwagen 6,283.

Auf Poststraßen wurden im genannten Jahre von Posttransporten durchlaufen 5,683,074 Meilen, auf Eisenbahnen 2,620,827 Meilen.

Hiervon legten die Eisenbahn-Postbureaus zurück 1922 Meilen, während die jährliche Durchschnittszahl für jedes Pferd von 443 Meilen ergab.

An Brief-Postsendungen jeder Art wurden 1864 insgesamt befördert: 147,553,575 (1854: 90,247,573). Es entfiel auf den Kopf der Bevölkerung: von der Privatkorrespondenz 6,09, von der portofreien 1,9, im ganzen 7,99 (1854: 3,71).

Außerdem transitierten durch Preußen 789,074 frankierte, 950,503 unfrankierte Briefe, 25,985 rekommandierte Briefe, 3224 Warenproben, 179,205 Kreuzbandsendungen und 1768 portofreie Briefe, in Summa 1,949,759 Stück. An Zeitungs-Exemplaren wurden befördert 79,527,678 Stück. Auf den Kopf der Bevölkerung kamen 4,3 Exemplare.

Gewöhnliche Pakete wurden befördert 1864:

	Stück	Gewicht Pfd.	Wert-Betrag Thlr.
Portopflichtige Pakete	15,343,198	128,899,615	—
Portofreie gew. Pakete	1,650,480	9,046,232	—
Transit. ordin. Pakete	327,531	2,655,445	—
Portopflicht. Geld- u. Wertsendungen	8,985,665	4,880,577	1,111,833,489
Portofreie Geld- u. Wertsendungen	859,560	2,020,538	283,913,367
Transitierende Geld- u. Wertsendungen	347,867	477,321	48,582,391.

Auf den Kopf der Bevölkerung kamen 0,8 Stück ordinäre Pakete im Gewicht von 6,9 Pfd. und 0,5 Stück Geld- und Wertsendungen im Gewicht von 0,24 und im Werte von 60,1 Thaler.

Personen wurden befördert 1864: 3,592,996 ($^{1}/_{5}$ der Bevölkerung) (1854: 2,174,761).

a. Nachnahme-Sendungen und b. bare Einzahlungen wurden 1864 befördert:

a. 1,567,566 Stück im Betrage von 4,039,282 Thlr.
b. 2,191,569 im Betrage von 12,534,248 Thlr.

Eine Nachnahmesendung ergab im Durchschnitt den Wert von 2,6 Thlr. und eine Bareinzahlung den von 5,7 Thlr.

Überdies transitierten Nachnahme-Sendungen: 52,143 Stück im Betrage von 190,450 Thlr. und bare Einzahlungen: 14,274 Stück im Betrage von 79,768 Thlr.

Die Überschüsse betrugen: 1860: 1,966,557 Thlr.
1864: Einnahme: 13,321,714 Thlr.
Ausgabe: 11,461,591 „
Somit Überschuß: 1,860,123 Thlr. —

Im Jahre 1854 waren außer dem Hofpostamte und den Bahnhofs-Post-Expeditionen in Berlin im ganzen 8 Stadtpost-Expeditionen vorhanden (heute über 100); außerdem 121 Briefkasten. —

Das Vertrauen, welches sich die preußische Post-Verwaltung

durch ihre Sachkunde und zeitgemäßen Fortschritte seit langer Zeit erworben hatte, hatte derselben die vertragsmäßige Überweisung des Postwesens in verschiedenen der kleineren benachbarten deutschen Staaten zugeführt und zwar standen unter preußischer Post-Verwaltung:

a. Die Posten in den Anhaltischen Herzogtümern, welch' letztere später in ein einziges Herzogtum verschmolzen wurden, unter der Ober-Postdirektion Magdeburg.

b. Die unteren Herrschaften der Fürstentümer Schwarzburg-Sondershausen und Schwarzburg-Rudolstadt, sowie die Großherzoglich Sachsen-Weimarische Enklave Allstedt, unter der Ober-Postdirektion Erfurt.

c. Die Fürstentümer Waldeck und Pyrmont unter der Ober-Postdirektion Minden.

d. Das Oldenburgische Fürstentum Birkenfeld unter der Ober-Postdirektion Trier.

Das preußische Ober-Postamt in Hamburg und das preußische Postamt in Bremen ressortierten unmittelbar von der obersten Postbehörde in Berlin mit der Maßgabe, daß die Rechnungen des ersteren von der Ober-Postdirektion Berlin und die des letzteren von der Ober-Postdirektion in Minden geprüft und abgenommen wurden. —

Unterm letzten preußischen General-Postdirektor und ersten des Norddeutschen Bundes, von Philipsborn, unter welchem das preußische Postgebiet mit dem Länderzuwachse Preußens auch eine größere Ausdehnung erhielt, wurde unter anderem das Postanweisungs-Verfahren*) eingeführt.

„Postanweisungen finden sich,
Um Gelder abzuschicken,
Dazu man mußte früherhin
Viel siegeln, nähen, flicken;
Nein, ich kann heut' mein bischen Geld,
Wie es beliebt, in alle Welt
Durch ein Papierchen senden.

*) Im Gebiete des Norddeutschen Bundes-Gebietes wurden 1871 auch die sogenannten Post-Aufträge eingeführt.

Sodann der Eingroschen-Tarif.

Sonst kostete ein schlichter Brief
Nach Meilen ja und Stunden
Ein desperates Postporto,
Das sag' ich unumwunden;
Nur mancher wußte ungefähr,
Wie viel etwa zu zahlen wär',
Das machte fuchswild Einen!

Jetzt herrschet der Zehnpfennigsatz
Für Briefe nah' und ferne,
Man klebet die Briefmarke auf
Und zahlt zehn Pfennig gerne,
Denn soweit deutsches Auge lacht,
Ist diese Einrichtung gemacht, –
Seht nur, wie praktikabel!

Ferner wurde am 1. Februar 1865 das Bestellgeld für Landbriefe aufgehoben und am 1. April die schon erwähnte Dreipfennigmarke eingeführt.

Am 1. März 1866 trat bei den Postillonen an Stelle der „Posttrompete" wieder das alte historische „Posthorn." —

Auch der preußischen Feldpost war unter dem letzten preußischen General-Postdirektor Gelegenheit geboten, sich zu bewähren.

Im Jahre 1854 war eine neue Instruktion erlassen worden, nach welcher die Feldpost auf vollem Kriegsfuße aus 1 Feld-Oberpostmeister, 9 Feld-Postmeistern, 3 Feld-Oberpostsekretären, 63 Feld-Postsekretären, 54 Feldost-Expedienten, 46 Feld-Briefträgern, 46 Feld-Postschaffnern, 228 Postillonen und 207 Trainsoldaten bestehen sollte.

Während die Mobilmachung des Jahres 1859 war die Feldpost zwar mobilisiert, trat aber nicht in Wirksamkeit. Unterm 21. Mai 1862 wurde abermals eine neue Feldpost-Dienstinstruktion erlassen, welche zuerst bei den kriegerischen Operationen gegen Dänemark im Jahre 1864 sich bewährte und praktische Erfahrungen sammelte, die schon zwei Jahre später im Kriege mit Österreich und Süddeutschland zu beweisen Gelegenheit hatten, daß sie nicht auf unfruchtbaren Boden gefallen waren.

Es muß anerkannt werden, daß die preußische Feldpost ihre Aufgabe, eine Vermittlerin des geistigen Verkehrs zu sein, auch im Felde unter den schwierigsten Verhältnissen herrlich gelöst hat, und das war kein kleines Unterfangen bei einer Armee, wie der preußischen, die, aus allen Berufsklassen der Bevölkerung zusammengesetzt, selbst im Kriege der geistigen Nahrung und der beständigen Fühlung mit der Heimat bedarf. Die preußische Feldpost wurde den Anforderungen der Armee, wie des Volkes gerecht.

Mit der Mobilisierung der Armee trat auch die Einrichtung der Feld-Postanstalten ein. Sie hatten einmal für die schleunige und sichere Beförderung der Dienst-Korrespondenz zu sorgen, das andere Mal die Privatbriefe und kleine Privat-Geldsendungen (Geldbriefe bis zu 50 Thalern zwischen den im Felde stehenden Truppen und der Heimat) zu vermitteln; Postanweisungen waren ausgeschlossen.

Die Feld-Postbeamten, Unterbeamten und Postillone waren schon während des Friedens von der Postverwaltung bezeichnet. Alle Vorkehrungen wegen Ausrüstung mit Fahrzeugen, Reit- und Zugpferden, Geschirren, Inventarien, Bureau- und Stall-utensilien ꝛc. waren längst getroffen. Die Uniform der Beamten ꝛc. blieb im allgemeinen bei jeder Charge dieselbe wie im Civil-Verhältnis; nur traten bei den Beamten der Infanterie (-Offizier-) Helm und bei Beamten, Unterbeamten und Postillonen die Waffen, Schleppsäbel ꝛc. hinzu.

Zu jedem Armee-Korps gehörte ein Feld-Postamt, zu jeder der Infanterie-Divisionen eine Feldpost-Expedition, ferner eine Feldpost-Expedition für die beiden Kavallerie-Brigaden und eine Feldpost-Expedition für die Artillerie-Brigade, Pioniere, Train ꝛc. des Armeekorps. Das Feld-Oberpostamt befand sich im großen Hauptquartiere; außerdem wurden Armee-Postämter beim Stabe jeder Armee errichtet.

Das Personal beim Feld-Oberpostamte bestand aus dem Feld-Oberpostmeister, einer Anzahl Ober- und Postsekreäre, Feldbriefträger, Feldpostschaffner, Feldpostillone und Trainsoldaten, —

beim Armee-Postamte aus dem Armee-Postmeister und einer entsprechenden Anzahl von Feld-Postbeamten, Unterbeamten, Postillonen und Trainsoldaten, —

desgleichen bei den übrigen Feld-Postanstalten, nur mit dem Unterschiede, daß an der Spitze der Feld-Postämter ein Feld-Postmeister, an der Spitze der Feldpost-Expeditionen ein Ober-Postsekretär, resp. Postsekretär stand. In technischer Beziehung ressortierten die Feld-Postanstalten vom General-Postamte, in den übrigen Beziehungen ressortierten sie von den Armee-Intendanturen, bez. dem General-Intendanten der Armee.

Ausrüstung, Verpflegung und Besoldung erfolgte für Rechnung der Militär-Verwaltung. Die Gehalts- und Verpflegungs-Kompetenzen waren durch den Kriegsverpflegungs-Etat festgestellt. Fahrzeuge, Geschirre u. s. w. erfolgten aus dem Train-Depot der betreffenden Armee-Korps. Druck-Materialien u. s. w. lieferte die Postverwaltung. Die Vorsteher der verschiedenen Feld-Postanstalten regelten den Dienstbetrieb bei denselben.

So lange die Armee im Inlande stand, wurden die Sendungen meist durch die gewöhnlichen Posten und durch die Eisenbahn-Postbureaus vermittelt, im Auslande dagegen teils durch Benutzung der Landes-Postanstalten, teils und hauptsächlich durch Errichtung separater Feldposten zwischen der Armee und den geeignetsten inländischen Postanstalten.

Die Verbindungen zwischen den Hauptquartieren wurden gewöhnlich durch Feld-Postillone ꝛc. unterhalten. Die Absendung von Feldposten richtete sich, namentlich wenn die Armee in Bewegung war, nach den gegebenen besonderen Verhältnissen. Die Feld-Postsendungen, die die Bezeichnung „Feld-Postbrief“ tragen mußten, wurden portofrei befördert. Die Sendungen der unteren Militärgrade wurden gesammelt und durch Kommandierte zu gewissen Zeiten bei der Feldpost aufgegeben und die angekommenen Gegenstände durch Ordonanzen von der Feldpost abgeholt.

Zur Bequemlichkeit des Publikums wurden Feldpost-Kouverts verkauft, auf welchen alles zu einer vollständigen Adresse Erforderliche sich vorgedruckt befand, und welche nur

durch Hinzufügen des Namens, der Kompagnie, des Regiments u. drgl. ergänzt zu werden brauchten. Auch hatte man im Lande bei diversen Postanstalten sogenannte Post-Sammelstellen errichtet, das waren Arbeitsplätze, welche sich ausschließlich mit Bearbeitung der für die Armee bestimmten Korrespondenz befaßten. Ferner waren, wie im Schleswig-Holsteinschen Kriege, an vielen Orten Feldpost-Relais eingerichtet und dadurch auch die Beförderung von Privatpäckereien an die und von den Truppen ermöglicht. Allmählich hatte, wie sich im Kriege von Jahre 1864 das Feldpostnetz, gleichen Schritt mit dem Vordringen der Truppen haltend, bis an die Nordspitze von Jütland erstreckt hatte, so im Feldzuge von 1866 dasselbe nach Böhmen und Süddeutschland ausgedehnt. So wurden nach und nach Feldpost-Relais etabliert in Hannover, Kassel, Frankfurt a. M., Wiesbaden, Leipzig, Dresden, Hof, Bayreuth, Weiden, Lichtenfels, Zittau (Königreich Sachsen), Reichenbach in Böhmen, Friedland in Böhmen, Turnau, Gitschin, Horritz, Pardubitz, Hohenmauth, Wildenschwert, Müglitz, Zwittau in Mähren, Brünn, Lundenburg, Colin, Czaslau, Deutsch Brod, Gabern, Iglau, Prag, Teplitz, Aussig, Brüx, Königinhof, Trautenau, Nachod, Pohrlitz und Nikolsburg.

Der Segen der Feld-Posteinrichtungen kam jedem Einzelnen in der Armee zu statten. Der Dienst der Feldpostbeamten war häufig ein sehr strapaziöser, namentlich auf Märschen, und es gehörte nicht zu den Seltenheiten, daß, während die Truppen sich durch den Schlaf erquickten, die Feldpost Tag und Nacht, oft an Orten, welche zur Ausübung des Postdienstes wenig geeignet waren, so lange hastig arbeitete, bis wieder zum Aufbruch geblasen wurde. Der Truppen Ruhetage waren für die Feldpost erst rechte Arbeitstage; denn an solchen war die Aufgabe von Postsendungen seitens der Truppen ganz besonders stark.

Der Krieger wie des Volkes beste Freundin folgte die Feldpost treu der unaufhaltsam vordringenden Armee. Sie brachte die Nachrichten aus der Heimat, die Spenden der Liebe und trug heim die Kunde vom Felde der Ehre.

Ambulante Feldeisenbahn-Postbüreaus, im Zusammenhange

stehend mit den Feldpost-Relais und den Feldpost-Anstalten vermittelten selbst die Erzeugnisse der Tagespresse, Zeitschriften und Journale, mit größtmöglichster Schnelle, Sicherheit und Pünktlichkeit; jeder Abonnent irgend eines Blattes konnte dasselbe unter seiner Adresse unter Kouvert nachgesandt erhalten.

So wurde die preußische Feldpost zur immer treueren Freundin der Armee sowohl, wie jedes Angehörigen derselben. Ihre Organe strebten danach, jeden Empfänger von Feldpost-Sendungen zu ermitteln. Sie suchten auf dem Schlachtfelde, in den Lazaretten und ruhten nicht eher, als bis Adressat gefunden war oder zuverlässige Auskunft über seinen Verbleib erteilt werden konnte Und war dies trotz aller Bemühungen nicht möglich, war derselbe in Gefangenschaft geraten oder war er zu jener großen Armee übergetreten, mit der keine Post-Verbindung besteht, so waren Vorkehrungen getroffen, dem Absender die Sendung mit zarter Schonung zurückzuerstatten. Auch die Gefangenen in preußischen Festungen, die Kranken der feindlichen Armeen in den preußischen Lazaretten erfreuten sich der Segnungen der preußischen Feld-Posteinrichtungen, die einzig und unerreicht in der ganzen Welt dastanden.

Mit Ehren und Ruhm hat sich die letzte preußische Feldpost bedeckt und den Grundstock gebildet zur Feldpost der Armeen des Norddeutschen Bundes, der es schon nach wenigen Jahren beschieden war, in dem für die deutschen Waffen so glorreichen deutsch-französischen Kriege von 1870/71 in über alles Lob erhabener Weise ihre Tüchtigkeit zu bewähren. —

Ein Posthumorist singt darüber:

„Dann kam der deutsche Riesenkampf
Mit diesen Herrn Franzosen,
Da ernteten viel Ruhm und Ehr
Feldposten, die famosen.
Sie brachten Muttergroschen viel
Und Allerlei an's rechte Ziel,
Auch Tobak zum verrauchen.

Selbstverständlich fehlten denn auch beim Siegeseinzug in Berlin die Vertreter der Feldpost nicht. Es beteiligten sich die Beamten der Feld-Postanstalten mit 13 Beamten, 8 Schaffnern und 18 Postillonen, von allen Seiten mit Jubel begrüßt, und in der via triumphalis waren der Feldpost 4 Ehrensäulen gewidmet, deren Kapitäler mit den preußischen und deutschen Flaggen geschmückt waren. Zwei derselben zierten die Insignien der Feldpost—Posthorn mit gekreuzten Schwertern, umschlossen von einem Lorbeerkranz, — und sie trugen folgende Devisen:

1. „Vom Felde nach Haus,
Vom Heerde hinaus
Durch Feuer und Flut,
Durch Schlösser und Nester
Wobei ihr fester
Das Heimatsband."

2. „Jeder den Herd im Herzen
Ging das Heer, und Jeder das
Heer im Herzen
Harrte die Heimat."

Auf den Kapitälern der beiden anderen Säulen waren Feldpost-Karte, Feldpost-Paket und Feldpost-Brief, gleichfalls von einem Lorbeerkranz umschlossen, abgebildet und auf den Postamenten waren gar sinnige und witzige Reime zu lesen:

1. Der ganze Tobak ist zu End'
Keine einzige Cigarre brennt.
Hura, da kommt der Postillon!
Hat ihm schon."

2. „Das Posthorn in der Ferne,
Das hört das Ohr so gerne
In Sommermorgenfrüh.
Ein Feldpostbrief vierpfündig,
Der spricht zum Auge bündig!
Das ist auch Poesie!

X.

Die preußischen Erfolge im Jahre 1866 sind bekannt. Am 22. August 1866 wurde der deutsche Bund aufgelöst, der weder für die politische, noch für die soziale Entwickelung der deutschen Nation von Segen gewesen war, und dessen Auflösung kein deutscher Patriot beklagt haben wird.

Durch die Friedensschlüsse von 1866 erhielt Preußen einen Länderzuwachs von 1308,72 □ Meilen, so daß sich sein gegenwärtiger Umfang auf 348,330,7 □ km mit 27,279,111 Einwohner (78,3 Einwohner auf 1 □ km) beläuft (1867).

Der nach Auflösung des deutschen Bundes von der Krone Preußen gegründete Norddeutsche Bundesstaat umfaßte ein Gebiet von 7618 □ Meilen mit 30,476,036 Einwohnern.

Die am 25. Juni 1867 publizierte und am 1. Juli in's Leben getretene Verfassung des Norddeutschen Bundes bestimmte, daß das Post- und Telegraphenwesen der Bundes-Beaufsichtigung und Gesetzgebung unterliege (Artikel X. der Verfassung).

Wie das preußische Postwesen, so gingen auch die bisher in den verschiedenen darauf zum Norddeutschen Bunde gehörigen Staaten bestandenen Sonderverwaltungen im gemeinschaftlichen Norddeutschen Bundespostwesen auf, und mit der Postherrschaft des fürstlich Thurn und Taxisschen Hauses in Deutschland nahm es ebenfalls für immer eine Ende. Durch Vertrag vom 28. Januar und vom 1. Juli 1867 ging es auf Preußen über.

Jenen Vertrag schloß der damalige preußische Geheime Ober-Postrat Heinrich Stephan ab, ein Mann, der sich schon vielfach beim Abschluß von Postverträgen mit auswärtigen Staaten bewährt hatte, und der heute als der umsichtige und talentvolle Leiter der deutschen Reichspost (und Telegraphie), sowie als der Anreger der Idee der Gründung des Weltpost-Vereins, sich eines Weltrufs erfreut, der geniale Schöpfer des Reichspost-Museums zu Berlin und vieler dem Gemeinwohl dienender Einrichtungen der Reichspost und Reichstelegraphie.

Artikel I dieses Vertrages lautet:

„Seiner Durchlaucht Fürst Maximilian Karl von Thurn und Taxis, für sich, seine Nachkommen und sämtliche zur Erbfolge in die Postgerechtsame berechtigten Agnaten und sonstige Seitenverwandten, überträgt seine gesamten Postgerechtsame in sämtlichen Staaten und Gebieten, in denen sich seither die Posten ganz oder teilweise im Besitz und Genuß des fürstlichen Hauses befunden haben, vom 1. Juli 1867 an auf den preußischen Staat. Diese Staatengebiete sind: 1. die hohenzollernschen Lande, 2. das vormalige Kurfürstentum

Hessen, 3. das vormalige Herzogtum Nassau, 4. die vormalige Landgrafschaft Hessen-Homburg, 5. die vormalige freie Stadt Frankfurt, 6. die an die Krone Preußen abgetretenen Teile der großherzoglichen Provinz Oberhessen, 7. das Großherzogtum Hessen und bei Rhein, 8. das Großherzogtum Sachsen, 9. das Herzogtum Sachsen-Meiningen, 10. das Herzogtum Sachsen-Koburg und Gotha, 11. das Fürstentum Reuß, älterer Linie, 12. das Fürstentum Reuß, jüngerer Linie, 13. das Fürstentum Schwarzburg-Rudolstadt (Oberherrschaft), 14. das Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen (Oberherrschaft), 15. das Fürstentum Lippe, 16. das Fürstentum Schaumburg-Lippe, 17. die freie und Hansastadt Lübeck, 18. die freie und Hansastadt Bremen, 19. die freie und Hansastadt Hamburg: Es geht demnach das fürstlich Thurn und Taxissche Postwesen in seinem ganzen Umfang mit allen Rechten und allem Zubehör an unbeweglichem und beweglichem Eigentum, Inventarien, Utensilien 2c. 2c., alles wie es steht und liegt in das Eigentum, den Besitz und Genuß des preußischen Staates über."

Ferner Artikel 15:

„Als Aequivalent für die sämtlichen durch diesen Vertrag seitens Sr. Durchlaucht des Fürsten an Preußen übergeeigneten Gerechtsame und Vermögensstücke zahlt die königliche preußische Staats-Regierung an Se. Durchlaucht, den Fürsten, als ein Pauschquantum die Summe von 3 Millionen Thalern preußisch Courant, und verspricht Se. Durchlaucht der Fürst von Thurn und Taxis nach Empfang dieser Zahlung weiter keine Ansprüche irgend einer Art, welche aus der vorbezeichneten Übereignung hergeleitet werden könnten, für sich und sein Haus erheben zu wollen, sondern verzichtet vielmehr ausdrücklich."

Mit diesem Vertrage war das Aufgehen des Thurn und Taxisschen Postwesens in das preußische besiegelt; das Schicksal dieses Überrestes der vormaligen Reichspost und der fürstlich Thurn und Taxischen Postherrlichkeit hatte sich erfüllt, gleichzeitig mit dem Übergange der sächsischen, der hannoverschen, der

braunschweigischen, der oldenburgischen Postanstalt, sowie der selbständigen Hanseatischen Postverwaltungen und der in den Hansastädten noch vorhandenen fremdländischen (wie der schwedischen) Postanstalten auf den Norddeutschen Bund. Aus den Ruinen erblüte unter Preußens Ägide das Norddeutsche Bundespostwesen zu neuem Leben. Am 1. Januar 1867 ging auch das Postwesen in Schleswig-Holstein in preußische Verwaltung über, desgl. die Postanstalten in dem von Bayern abgetretenen Gebiet.

Die Vielfältigkeit der Post-Verwaltungen war sonach beseitigt, und auf dem Gebiete des Postwesens war die Einigung Norddeutschlands am ersten gereift.

Die brandenburgisch-preußische Post, für deren Erhaltung der große Kurfürst vor zwei Jahrhunderten so mannhaft eingetreten war, hatte sich zum Postwesen des Norddeutschen Bundes und wenige Jahre später unter Kaiser Wilhelm zur deutschen Reichspost entfaltet.

Die Begründung des Norddeutschen Bundes bezeichnet sonach den Beginn einer neuen wichtigen Epoche in der **vaterländischen Postgeschichte**, wie in der Geschichte des Verkehrs überhaupt.

Bei der Erweiterung des Norddeutschen Bundes zum Deutschen Reiche ging das Generalpostamt als erste und die Generaldirektion der Telegraphen als zweite Abteilung auf das Reichskanzleramt über.

Zu Anfang des Jahres 1876, bald nach dem Tode des letzten Generaldirektors der Telegraphen, General Meydam, erlangte die Postverwaltung ihre frühere Selbständigkeit wieder. Sie ist dem Reichskanzler direkt unterstellt. Durch Ordre vom 22. Dezember 1875 wurden Post- und Telegraphenwesen verschmolzen und die Gesamtleitung dem seit den 1. Mai 1870 als General-Postdirektor des Norddeutschen Bundes fungierenden Generalpostdirektor Stephan übertragen, unter gleichzeitiger Verleihung des alten Titels „General-Postmeister.“ Die Verschmelzung der Post mit der Telegraphie zu einer einheitlichen

Staatsanstalt hatte sich als notwendig herausgestellt. Mit Ablauf des Jahres 1879 konnte diese Aufgabe der inzwischen Reichs-Anstalt gewordenen Zentral-Postverwaltung als gelöst betrachtet werden, und um dieser stattgehabten Verschmelzung auch nach außen hin Ausdruck zu verleihen, fand die Umwandlung der Obersten Post- und Telegraphenbehörde in ein „Reichs-Postamt" statt, unter welchem Titel die gemeinschaftliche Zentralbehörde seit 1880 besteht und in Berlin im Gebäude der Reichspost (Leipziger Straße) seinen Sitz hat.

Die Post-Verwaltung des Norddeutschen Bundes-Postbezirks besaß 1868: 4464 Postanstalten und beschäftigte 32,742 Beamte aller Gattungen. Die Posten legten in demselben Jahre zurück: 13,069,485 Meilen und beförderten 307,293,676 Briefe, 145,964,961 Zeitungsnummern, 39,472,752 Pakete im Gewichte von 215,284,982 Pfund und Wertgegenstände in einem Gesamtwert-Betrage von 2,376,301,396 Thaler, ferner Postanweisungen im Betrage von 104,732,184 Thaler, sowie Vorschußsendungen 9,399,852 Thaler. Die Einnahme betrug 20,516,435 Thaler, die Ausgabe dagegen 20,655,056 Thlr. Der mangelnde Überschuß in diesem Jahre erklärt sich durch Einführung des einheitlichen Portosatzes von 10 Pf. für den einfachen Brief ohne Unterschied der Entfernung, so wie durch manches Andere. —

Die vielfachen Portobefreiungen, welche Staatsbehörden, Mitglieder von Dynastien, Korporationen und Stiftungen genossen, und die einen jährlichen Ausfall von gegen dritthalb Millionen Thaler in den Posteinnahmen verursachten, wurden aufgehoben. Am 1. Januar 1868 wurden die neuen Postwertzeichen für den Norddeutschen Bund eingeführt, und dann noch viele andere Neuerungen und Verbesserungen. Das Bundespostwesen umfaßte 35 Oberpostdirektionsbezirke mit den darin befindlichen Postanstalten, 3 Postämtern in den Hansastädten, das Post-Zeitungs-Amt in Berlin u. a. mehr, welche letztere direkt vom General-Postamt ressortierten. Auch ein Reglement über das Norddeutsche Postwesen erschien. — Am 1. Juli 1870 wurden die

Postkarten*) eingeführt und im Dezember Oberpostdirektionen für Elsaß und Lothringen errichtet. Eine weitere Schilderung des Postwesens des Norddeutschen Bundes ist nicht unsere Aufgabe, ebensowenig, wie der geschichtlichen Entwicklung der Reichspost. Wir beschränken uns nur auf folgende statistische Angaben:

Das deutsche Reichs-Postgebiet umfaßt zur Zeit (1888) sämtliche Staaten Deutschlands, Bayern und Württemberg ausgenommen.

Das Post- und Telegraphenwesen im Reiche wird durch das dem Reichskanzler unmittelbar unterstellte Reichs-Postamt unter Leitung eines Staats-Sekretärs verwaltet, gegenwärtig vom Staats-Sekretär, Wirklichen Geh. Rat Dr. von Stephan.*)

Das Reichs-Postamt, welchem die Befugnisse der der obersten Reichsbehörden zustehen, zerfällt in drei Abteilungen:

die erste für die Post-, die zweite für die Telegraphen und die dritte für die gemeinsamen Angelegenheiten und die Reichsdruckerei.

Dem Reichs-Postamte sind unterstellt: die Reichsdruckerei und 40 Ober-Postdirektionen.

Den Ober-Postdirektionen sind die Bezirks-Verkehrsämter untergeordnet, welche, je nach ihrem Umfange, die amtliche Bezeichnung: Postamt I., II., III., Bahnpostamt, Telegraphenamt oder Postagentur führen.

a. Post. (Kalenderjahr 86.)

Flächeninhalt: 445,220,64 Quadrat-Kilometer (ausgeschl. 4343,81 Quadrat-Kilometer Wasserfläche).

---

*) Postkarten, in Österreich erdacht, (eingef. 1./10 1869).
Die sparen Zeit und Mühen,
Die wurden schleunigst nachgemacht
Und aller Welt verliehen.
Fünf Pfennig kostet nur das Stück,
Darauf man kann von Leid und Glück
'ne kurze Nachricht geben.

**) Dr. Heinrich v. Stephan ist am 7. Januar 1831 als Sohn eines geachteten Handwerkermeisters zu Stolp in Pommern geboren.

Einwohnerzahl: 39,440,308 Einwohner (1885).

1. Zahl der Postanstalten			16,590
davon Postämter I	524		
do. II	580		
do. III	2,711		
Bahnpostämter	33		
Postagenturen	5,367		
Stadt-Postanstalten u. Zweigstellen	408		
Posthülfsstellen und Umspannorte	6,966		
Deutsches Postamt i. Constantinopel	1		
	16,590		
2. Postbriefkasten			61,144
3. Gesamtpersonal der Post- und Telegraphenverwaltung			85,458
davon Beamte	30,956		
Unterbeamte	49,194		
Posthalter	1,014		
Postillone	4,294		
	85,458		
4. Zahl der Posthaltereien			1,157
5. „ „ Postpferde			10,687
6. „ „ Postwagen und Schlitten			13,458
6a. „ „ reichseigenen Post- und Telegraph.-Grundstücke (85.)			377
6b. „ „ Dienstwohnungen für Beamte und Unterbeamte (1887/88)			1,206
davon für Beamte	849		
„ Unterb.	357		
	1206		

(Ende des Jahres 1886 dagegen betrug im Deutschen Reiche die Gesamtzahl der Postanstalten 18,688,

der Telegraphenanstalten 14,418, der Postbriefkasten 71,743. Die Gesamtzahl der durch die Post in diesem Jahre beförderten Sendungen war: 2,144,653,041 Stück, nämlich 2,037,617,521 Briefsendungen und 107,035,520 Paket- und Geldsendungen. Der Gesamtwert der Geldsendungen belief sich auf 18,116,304,652 Mk. Die Gesamtzahl der beförderten Telegramme betrug: 20,424,702 Stück. Das Gesamtpersonal für Post und Telegraphie umfaßte 97,863 Personen. Im Etatjahre 1886/87 betrugen die Gesamteinnahmen 202,346,932 Mark, die Gesamtausgaben 175,076,000 Mk., sonach war ein Überschuß von 27,270,932 Mk. des Ergebnis.)

Betrieb. (Kalenderjahr 1885.)

7.	Zahl der täglich benutzten Eisenbahnzüge	5002	Stück.
8.	„ „ Postkurse auf Landstraßen	7897	„
9.	„ „ auf Wasserstraßen benutzten Privat-Dampf- u. Segelschiffs-Verbindungen	56	„
10.	Postkurslänge auf Eisenbahnen, Land- und Wasserstraßen	115,360	Km.
11.	Von den Posten zurückgelegte Kilometer	175,177,580	
12.	Gesamt-Stückzahl der beförderten Sendungen	1,811,153,282	
	davon		
	Briefsendungen	1,719,100,312	
	Päckerei- und Geldsendungen	92,052,970	
13.	Gesamt-Wertbetrag der vermittelten Geldsendungen	15,649,821,180	Mark
	und zwar:		
	Briefe mit Wertangabe 8,270,837,080		
	Pakete „ „ 3,585;410,290		
	Post-Anweisungen 3,334,797,902		
	Post-Auftragsbriefe 390,659,708		
	Post-Nachnahmesendung. 68,116,200		
14.	Gesamt-Gewicht der beförderten Päckerei	352,652,290	kg.
15.	Beförderte Personen	2,271,917	

b. Telegraphie. (Kalenderjahr 1885.)

16. Länge der Telegraphenlinien — 71,617,50 Km.

davon

oberirdische	65,958,82
unterirdische	5,616,77
unterseeische Kabel	41,91
	252,435,32

17. Länge der Drahtleitungen — 252,435,32 Km.

davon

oberirdische	214,371,69
unterirdische	37,937,89
unterseeische Kabel	125,74
	252,435,32

18. Gesamtzahl d. Telegraphen-Anstalten — 11,756 Stück

davon

Reichsanstalten	8,207
Eisenbahnanstalten	3,239
Privatanstalten	310
	11,756

19. Gesamt-Personal bei den selbständige T.-A — 3,756 Pers.

davon Beamte	2,987
Unterbeamten	769
	3,756

(Personal ist in der Gesamtzahl der Post und Telegraphie unter N. 3 einbegriffen.)

20. Gesamtzahl der Apparate bei den Reichsanstalten — 15,235 Stück

davon System Morse	9,313
do. Hughes	212
Fernsprechsystem	5,458
andere Systeme	252
	15,235

21.	Zahl der Batterie-Elemente	155,784	Stück
22.	„ „ Isolatoren	3,304,840	„
23.	„ „ Telegraphenstangen	1,035,636	„
24.	Gesamtzahl der beförderten Telegramme	17,484,417	„

c. Stadtfernsprech-Einrichtungen.
(Ende 1885.)

Zahl der Orte mit Stadtfernsprech-Einrichtungen	103	„
Länge der Linien im Stadtfernsprech-Betriebe	3,309,98	Km.
Länge der Leitung im Stadtfernsprech-Betriebe	26,834,35	„
Zahl der Fernsprech-Vermittelungs-Anstalten	110	Stück
Zahl der Sprechstellen (mit Ausnahme der öffentlichen)	14,136	„
Zahl der Apparate im Stadtfernsprech-Betriebe	21,740	„
Zahl der Teilnehmer an den Einrichtungen	12,710	„
Zahl der öffentlichen Fernsprechstellen in 17 Städten	31	„
Zahl der Verbindungsanlagen zwischen den Stadtfernsprech-Einrichtungen verschiedener Orte	95	„
Gesamtzahl der von den Fernsprech-Vermittelungs-Anstalten ausgeführten Verbindungen	12,957,699	„

Finanz-Ergebnisse.

Gesamt-Einnahme	Etats-Jahr	172,242,249	Mark
„ Ausgabe	1885/6	146,201,032	„
	Überschuß	26,041,217	Mark
Hiervon ab die einmaligen Ausgaben		4,538,831	„
	Mithin Reinüberschuß	21,502,386	Mark

d. Rohrpost in Berlin und Charlottenburg.
(Ende 1885.).

Länge des Röhrennetzes		48,92 Km.
Zahl der Rohrpost-Ämter mit 8 Maschinen-stationen		33
Zahl der beförderten Gegenstände		2,837,414 Stück
davon Telegramme	1,938,969	
Briefe und Karten	898,445	

e. Wohlthätigkeits-Anstalten.
(Etatsjahr 1886/87.)

1. Es sind Zuwendungen erfolgt:	
1) aus der Kaiser-Wilhelmstiftung*) an 227 Personen mit	25,301 Mark
(Vereinsvermögen betrug Ende März 1887 562,300 Mk.)	
2) aus der Postarmenkasse an 8259 Personen mit	490,227 "
(Vermögen Ende März 87)	854,964 "
3) aus sonstigen Unterstützungsmitteln an 34,190 Personen mit	(unbekannt)
Zusammen an 42,676 Personen	
2. Bei Lebensversicherungen waren durch d. Postverwaltung Ende März 1887 abgeschlossen: 9066 Versicherungen über	23,382,783 Mark
3. Beitrag aus der Postkasse zu den Kleiderkassen für Unterbeamte an 27,008 Personen	808,382 Mark

4. Stand der Postspar- und Vorschußvereine.

---

*) Die Kaiser-Wilhelms-Stiftung, wie das Reichspost-Museum sind Schöpfungen Dr. Heinrich von Stephans, des genialen Leiters, der Reichspost; letzteres wurde am 29. August 1872 ursprünglich für die Reichs-Post-Beamten gegründet, und am 4. März 1876 auch auf die Reichs-Telegraphen-Beamten erweitert.

(Kalenderjahr 1886.)

a.	Mitgliederzahl (von 80,599 Beamt. und Unterbeamten)	62,443	Pers.
b.	Geleistete Beiträge	3,366,818	Mark
c.	Vereinsvermögen betrug	13,858,407	"
d.	Bewilligte Vorschüsse (in 23,750 Fällen)	3,586,731	"
e.	Zinsengutschrift a. d. Mitglieder z. 3%	358,496	"
f.	Gewinnanteil desgl.	221,495	"
g.	Reservefonds	319,631	"
h.	Verwaltungskosten	5,392	"

5. Kranken-Versicherungsbeiträge werden gezahlt für rund 2000 Personen rund 14,900 "

Wir fügen in der Anlage noch die Statistik der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes vom Jahre 1869 bei.

Der letzte preußische General-Postdirektor und erste des Norddeutschen Bundes, von Philipsborn,*) legte am 1. Mai 1870 sein Amt nieder, das er seit Schmückerts**) Tod (1862) mit fast ängstlicher Gewissenhaftigkeit verwaltet hatte. Auch in der Periode seiner Dienstführung stellten sich manche Mißverhältnisse in den Beamten- und Besoldungs-Angelegenheiten heraus und manche Klagen, wurden laut, — die von Philipsborn persönlich allerdings nicht verschuldet hatte, aber denen er nach der Meinung der Betroffenen nicht rasch und gründlich genug abhalf — und drangen bis in die gesetzgebenden Körperschaften. Philipsborn glaubte im Interesse der Staatskasse innerhalb seines Ressorts sich der peinlichsten Sparsamkeit befleißigen zu müssen, und eine während seiner Amtsführung erlassene Verfügung, welche den Postbeamten in den Bureaus aus Sparsamkeits-Rücksichten die bis dahin gelieferte Seife entzog, fiel dem öffentlichen Gespött anheim.

*) von Philipsborn wurde nach seinem Ausscheiden aus dem Bundes-Postdienste Präsident der preußischen Central-Boden-Kredit-Gesellschaft zu Berlin, † 4. Juli 1884

**) Seit 1847 General-Post-Direktor, † 3. Februar 1862.

Im Übrigen hat er als letzter preußischer General-Post-direktor nach besten Kräften und redlich seine Schuldigkeit gethan. Er mochte fühlen, daß die vermehrten Pflichten seines Amtes, das sich zu dem eines Generaldirektors des Norddeutschen Bundes-Postgebietes erweitert hatte, seine Kräfte überstiegen und trat deshalb zurück.

Zu seinem Nachfolger wurde, wie schon erwähnt, der damalige Geheime Ober-Postrat Heinrich Stephan ernannt, der somit der zweite und letzte General-Postdirektor des Norddeutschen Bundes und erster des deutschen Reiches wurde. —

XI.

(Schluß.)

So haben wir denn im Verlaufe unserer Darstellung die Entwickelungs-Phasen vorgeführt, welche das preußische Postwesen von seiner Entstehung an bis zu seiner Entfaltung zur deutschen Reichspost durchlaufen hat. Wir haben dargethan, daß die Einrichtungen desselben mit den sozialen und politischen des brandenburgisch-preußischen Staates und seiner Bevölkerung Hand in Hand gegangen ist und gleichen Schritt gehalten hat mit seiner Kultur und den mannigfachen Interessen, von den höchsten geistigen bis zu den materiellen herab, die sich, wie überall im Postverkehr, so auch in dem unseres Vaterlandes zusammendrängten.

Wir glauben den Irrtum zerstreut zu haben, als beeinträchtigten die Eisenbahnen die Posten. Die Post hat dadurch, daß sie sich dieses Verkehrmittel der Neuzeit dienstbar machte, nur gewonnen, nicht minder durch die Verschmelzung des Telegraphen mit der Post.

Die drei Haupterfordernisse der Postanstalt — schnelle Beförderung, Sicherheit und Billigkeit — führten zu der Notwendigkeit einer möglichst großen Gesamteinheit der Postgebiete; das Gegenteil hiervon, Zerstückelung und Verkleinerung der Postbezirke wirkte, wie wir an unserem ehedem so zerstückelten

deutschen Vaterlande gesehen haben, nur lähmend auf den Verkehr. Die vielen landesherrlichen Posten machten die Einheit unmöglich, verteuerten das Porto, und hemmten und verzögerten die Beförderung und den Verkehr.

Das heutige deutsche, aus der ehemaligen brandenburgisch-preußischen Post hervorgegangene Postwesen des Reichspostgebietes hat nicht nur den Schlußstein zum gegenwärtigen Postbau von Europa, sondern auch den Grundstein zum Weltpost-Vereine gebildet.

Der Übergang und die Entfaltung der preußischen Post zur deutschen Reichspost und die Gründung des Weltpost-Vereins sowohl, wie des internationalen Telegraphen-Vereins sind das Höchste und Denkwürdigste, was die Geschichte des gesamten Weltverkehrs-Wesens der letzten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts mit goldenen Lettern in ihre Tafeln zu verzeichnen hat.

Statistik der Postverwaltung des Norddeutschen Bundes für 1869.

Nach der dem Reichstag des Norddeutschen Bundes vorgelegten Denkschrift des Bundeskanzlers.

Die Zahl der Post-Anstalten innerhalb des Norddeutschen Postbezirks betrug im Jahre 1869 4520, oder auf 1.69 Quadratmeilen eine. Im Jahre 1868 waren nur 4464 Postanstalten, oder auf 1·71 Quadratmeilen eine vorhanden. Von den Postanstalten im Jahre 1869 waren 489 Postämter (gegen 1868—4), 522 Expeditionen I. Klasse (—23), 3325 Expeditionen II. Klasse (+ 83), 184 Post-Expeditionen auf isoliert gelegenen Bahnhöfen. Außerdem bestanden 4 norddeutsche Postanstalten im Auslande und 21 Eisenbahn-Postämter. Die Zahl der Briefkasten betrug 21,911 (+ 763).

Zur Postverbindung wurden im Dezember 1869 täglich 1700 Eisenbahnzüge benutzt (gegen 1868 + 59), deren Kurslänge erreichte 1693.33 Meilen (+ 89·61 Meilen). Auf Land-

straßen bestanden 3316 Postkurse (— 7), darunter mehr als die Hälfte (1942) von einer Länge bis 2 Meilen. Die Kurslänge betrug 8369·21 Meilen, die Zahl der Posten (hin und her als eine Post gerechnet) 4517. Auf 2439 Kursen fand eine einmalige Beförderung täglich statt. Auf Wasserstraßen hatte die Post im Jahre 1869 91 Dampfschiffs-Verbindungen auf 458·07 Meilen Länge (gegen 1868 + 12 Verbindungen und 16·97 Meilen).

Die Posten legten im Jahre 1869 13,161,045 Meilen zurück (gegen 1868 + 91,560 Meilen), und zwar die Eisenbahnposten 5,512,508 Meilen (+ 359,669 Meilen), die Posten auf den Landstraßen 7,507,538 Meilen (— 282,877 Meilen), auf den Wasserstraßen 140,999 Meilen (+ 14,768 Meilen).

Das Postpersonal belief sich auf 14,337 Beamte (gegen 1868 + 48) und 20,236 Unterbeamte (+ 115), mit Hinzurechnung von 342 im General-Postamt &c. beschäftigten Beamten, im Ganzen auf 34,915 Personen (+ 181) und mit Einschluß der Posthalter und Postillone auf 42,478 Personen (— 243.) In den Postdienst traten im Jahre 1869 74 Eleven (— 70), 97 Postexpeditions-Anwärter (— 148), 292 Postexpeditions-Gehülfen (— 179); 253 versorgungsberechtigte Militärs wurden angestellt (— 316). Im Eisenbahn-Postdienst waren 1647 Beamte und Unterbeamte beschäftigt (— 78).

An 199 Orten befanden sich 286 ärarische Postgebäude.

Die Zahl der Posthaltereien betrug 1698 (— 39) mit 1679 Posthaltern, 6235 Postillonen und 17,066 Pferden. Die Zahl der Postwagen belief sich auf 5998 (— 52), darunter 543 Eisenbahnwagen (+ 55.) Die Posthalter besaßen außerdem 8609 Wagen und Schlitten.

Der gesamte Briefverkehr belief sich im Jahre 1869 auf 341,490,414 Stück (34,196,738 Stück oder 11 pCt. mehr als im Jahre 1868), pro Kopf der Bevölkerung 11.4 Briefe; nach Abrechnung von 11,516,012 Transitbriefen, 11 Stück pro Kopf der Bevölkerung. Von den gesamten Briefen waren 243,222,130 gewöhnliche, 5,041,068 rekommandierte 37,306,020 Drucksachen, 2,750,328 Warenproben, 48,857,922 portofreie Sendungen.

Von den gewöhnlichen Briefen waren 8·4 pCt. Ortsbriefe (1868: 8·1 pCt.) 72·1 pCt. andere Briefe aus dem Norddeutschen Postbezirk (73·6), 4·6 pCt. aus Süddeutschland und Österreich (4.1 pCt.), 3·6 pCt. aus anderen Ländern (3·9 pCt.), 4·9 pCt. nach Süddeutschland ꝛc. (4·4 pCt.), 3·5 pCt. nach anderen Ländern (3·6 pCt.), 2·3 pCt. im Transit (2·3 pCt.). Frankiert waren von den Briefen aus dem Norddeutschen Postbezirk 95 pCt. (1868: 92·1 pCt.), aus Süddeutschland 96·3, (93·2 pCt.), aus anderen Ländern 87·2 pCt. (80·6 pCt.), nach Süddeutschland 97·1 pCt. (94·1 pCt.), nach anderen Ländern 83·7 pCt. (77·4 pCt.). Die bei norddeutschen Postanstalten eingelieferten Briefe sind im Jahre 1869 gegen 1868 gestiegen: bei den Ortsbrief-Sendungen um 15·3 pCt. bei den übrigen Briefsendungen um 8·7 pCt, im ganzen um 9·2 pCt., die Briefe zum einfachen Portosatz um 9·4 pCt., die zum doppelten Portosatz um 13·3 pCt., die Zahl der frankierten Briefe um 12·9 pCt. Die Zahl der unfrankierten Briefe hat sich um 28·5 pCt. vermindert.

Im Jahre 1869 sind neu abgeschlossene Postverträge mit Italien, Schweden, Rumänien und dem Kirchenstaat in Kraft getreten.

An Zeitungsnummern wurden 152,369,734 Stück durch die Post befördert, 6,404,773 Stück oder 4·2 pCt. mehr als in 1868.

Die Zahl der definitiv nicht bestellbaren Briefe belief sich auf 128,537 oder 0.05 pCt.

Die Porto-Einnahmen für die internen Briefsendungen sind ür 1869 auf 7,059,147 Rthlr. zu veranschlagen, 493,167 fRthlr. oder 6·6 pCt. höher als für 1868.

Der Päckerei- und Geldversendungs-Verkehr im internen norddeutschen Postverkehr umfaßte 37,304,622 Stück im Gewichte von 198,011,250 Pfd. und im deklarirten Werte von 2,310,122,564 Rthlr. (gegen 36,468,828 Stück, 203,054,382 Pfd. und 2,054,103,102 Rthlr. in 1868). Auf jede einzelne Sendung mit deklariertem Werte entfallen im Durchschnitt bei den frankierten und unfrankierten Sendungen 161 Rthlr. (1868

157 Rthlr.), bei den portofreien Sendungen 617 Rthlr. (497 Rthlr). Von den Paketen bildeten die bis 1 Pfd. Gewicht 17·8 pCt., die bis 10 Pfd. 78·1 pCt. Die Porto-Einnahme für 24,690,312 Stück Päckereien im internen norddeutschen Postverkehr ist auf 4,147,680 Rthlr. (gegen 4,043,897 Rthlr. in 1868), für Assekuranzgebühr (10,463,688 Stück) auf 1,021,312 Rthlr. (gegen 908,946 Rthlr. in 1868), für 9,398,844 Briefe mit deklariertem Werte auf 760,836 Rthlr. (gegen 721,234 Rthlr. in 1868) zu veranschlagen. Der gesamte Päckerei- und Geldverkehr der norddeutschen Postanstalten wurde durch 40,592,682 Pakete und Briefe vermittelt (gegen 39,472,752 in 1868).

Der Postanweisungs-Verkehr belief sich im Jahre 1869 innerhalb des Norddeutschen Postbezirks auf 9,440,260 Stück über 116,957,380 Rthlr. im Durchschnitt 12 Rthlr. 11 Sgr. 8 Pfg., der Zahl nach 12·7 pCt. mehr als im Jahre 1868. Die dafür aufgekommenen Gebühren berechnen sich auf 631,972 Rthlr. (+ 75,695 Rthlr.). Mit fremden Ländern wurden gewechselt 418,107 Postanweisungen über 7,462,043 Rthlr.

Die Postvorschuß-Sendungen bestanden aus 1,599,192 Paketen und 2,563,218 Briefen mit 9,769,338 Rthlr. Vorschüssen, im Durchschnitt von 2 Rthlr. 8 Sgr. 5 Pfg. Die Zahl hat sich gegen 1868 um 206,370 Stück oder 5·5 pCt. vermehrt.

Der gesamte Geldverkehr innerhalb des Norddeutschen Postbezirks wurde durch 24,857,656 Stück Briefe, Pakete u. s. w. (gegen 23,080,905 Stück im Jahre 1868) vermittelt und betrug 2436,063,772 Rthlr. (gegen 2167,576,716 Rthlr. in 1868).

An Freimarken und Franko-Couverts wurden für 10,729,117 Rthlr. (gegen 10,012,876 Rthlr. in 1868) abgesetzt, respektive verrechnet.

Die Zahl der Postreisenden belief sich auf 6,229,590 (gegen 6,411,396 in 1868) die dadurch erzielte Einnahme auf 2,819,000 Rthlr. (gegen 2,958,734 Rthlr. in 1868).

Die Garantieleistung war auf ca. 8000 Fälle zu veranschlagen. In 18 Fällen waren Postreisende beschädigt und schadlos gehalten worden.

Wegen Post- und Porto-Defraudationen waren 2869 Verurteilungen vorgekommen.

Die Finanz-Resultate stellten sich nach vorläufiger Schätzung wie folgt: Einnahmen 20,990,739 Rthlr., Ausgaben 20,725,666 Rthlr. Überschuß 265,073 Rthlr. (1868: 138,621 Rthlr. Zuschuß). Die Haupteinnahmen flossen aus dem Porto und Franko mit 16,398,000 Rthlr. (gegen 1868 + 476,751 Rthlr.). Von den Ausgaben fielen 9,869,787 Rthlr. (45 pCt.) auf Besoldungen, 5,910,146 Rthlr. (25 pCt.) auf das Postfuhrwesen.

Was insonderheit den Zeitungsverkehr betrifft, so enthielt der Zeitungs-Preiskourant im Jahre 1869 1362 politische und 2710 nicht politische Zeitungen, von welchen 590 politische und 1532 nicht politische im Norddeutschen Postbezirk, 985 in deutscher, 1878 in fremder Sprache erschienen. Durch Vermittlung der Postanstalten wurden von den im Norddeutschen Postbezirk erschienenen politischen Zeitungen in deutscher Sprache 578 mit 323,028 Exemplaren (auf 100 Einwohner etwa 1) abonniert, von nicht politischen Zeitungen deutscher Sprache 1513 mit 555,583 Exemplaren (auf 54 Einwohner 1); von den im Norddeutschen Postbezirk erscheinenden Zeitungen in fremder Sprache waren 7557 Exemplare von politischen und 6692 Exemplare von nicht politischen Zeitungen (darunter 5137 und 4487 polnische, 2241 und 818 dänische abonnirt worden.

Von den 323,028 Exemplaren deutscher Zeitungen wurden 300,251 im Norddeutschen Postbezirk, 11,157 in Süddeutschland, Österreich und Luxemburg, 11,620 in anderen Postbezirken abgesetzt; von den 7557 Exemplaren Zeitungen fremder Sprache 7520 in Norddeutschland, 23 in Süddeutschland ꝛc. 14 in anderen Postgebieten. Die 6692 Exemplare nicht politischer Zeitungen in fremden Sprachen wurden sämtlich in Norddeutschland abgesetzt.

Von den außerhalb des Norddeutschen Postbezirks in deutscher Sprache erscheinenden, in Norddeutschland abgesetzten 634 Zeitungen (14,943 Ex.) waren 190 bayrische (6382 Ex.) 170 österreichische (2581 Ex.), 123 württembergische (4030 Ex.),

73 schweizerische (1039 Ex.), 71 badische (862 Ex.), 7 luxemburgische (49 Ex.). Von den in fremder Sprache erschienenen Zeitungen (821 mit 15,455) waren 342 (8738 Ex.) in französischer Sprache, 215 (4240 Ex.) englischer, 79 (1453 Ex.) dänischer.

Die Zeitungs-Provision belief sich auf 497,009 Rthlr. (gegen 1868 + 44,761 Rthlr.)

Von den im norddeutschen Postbezirk erschienenen Zeitungen bezog die Post aus den Ober-Post-Direktionsbezirken Leipzig 314 Zeitungen mit 98,874 Ex., Berlin 194 mit 293,869 Ex., Erfurt 107 mit 26,379 Ex.

Die Lebensversicherung, welche die Post seit 1867 für ihre Unterbeamten unter erleichterten Bedingungen vermittelt, umfaßte Ende 1869 1010 Versicherungen mit 398,400 Rthlr. An Prämien zahlten die Versicherten im Jahre 1869 12,805 Rthlr., an Zuschüssen die Post-Unterstützungskassen 2859 Rthlr.

II. Abteilung.

Geschichtliches über das königlich bayerische und königlich würtembergische Postwesen.

I.

Die deutschen Landespost-Verwaltungen gingen nach Auflösung des deutschen Bundes und Ausscheiden Österreichs aus demselben sämtlich in die Post-Verwaltung des Norddeutschen Bundes auf mit alleiniger Ausnahme der Post-Verwaltungen der beiden süddeutschen Königreiche Bayern und Würtemberg.

Nach Art. 4 Nr. 10 der Verfassung des deutschen Reichs unterliegt das Postwesen der Gesetzgebung des Reichs und nach Art. 52 u. o. O. erstreckt sich diese Gesetzgebung auch auf Bayern und Würtemberg, soweit sie die Vorrechte der Post und die rechtlichen Verhältnisse der Post zum Publikum zum Gegenstande hat, jedoch ausschließlich der Bestimmungen für den inneren Verkehr Bayerns und Würtembergs. Ebenso steht dem Reiche die Regelung des Post- und Telegraphen-Verkehrs mit dem Auslande zu, ausgenommen den eigenen unmittelbaren Verkehr Bayerns, bez. Würtembergs, mit seinem, dem Reiche nicht angehörigen Nachbarstaaten. Auch haben genannte beiden süddeutschen Königreiche an den zur Reichskasse fließenden Einnahmen des Post- und Telegraphenwesens keinen Teil. Diese Bestimmungen machten es notwendig, ein gemeinsames Gesetz über das Postwesen des deutschen Reiches zu erlassen, welches mit dem 1. Januar 1872 in Kraft trat. —

Befassen wir uns zunächst damit, einen kurzen Rückblick auf die **Entwickelung des Postwesens in Bayern** zu werfen. Selbstverständlich gestattet uns der Raum nicht, an dieser Stelle des Näheren auf all' die Vorläufer der modernen Post, wie Kloster-, Universitäts- und Städtebotenwesen, Metzgerposten und andere mittelalterlichen Briefbeförderungs-Einrichtungen einzugehen. Aus ihnen ist, wie anderwärts, auch in Bayern das Postwesen herausgewachsen. (Man vergleiche Abt. III, 1 und 2.)

Vor und während der ersten Periode des Taxis'schen Postwesens war die Vermittelung des Verkehrs in Bayern eben den genannten Einrichtungen überlassen, und als endlich taxis'sche Reichs-Postämter in Innspruck, Regensburg und Augsburg bestanden, wurden die nach Bayern bestimmten Briefschaften ꝛc. dort niedergelegt und dann den betreffenden Boten zur weiteren Bestellung übergeben. Ein Befehl Herzog Albrechts aus dem Jahre 1569 weist den Botenmeister in München an, allwöchentlich am Sonntag einen Fußboten nach Augsburg zu schicken, „weil an diesem Tage die welsche Post ankomme“ Nach und nach wurden auch nach dem Vorbild der taxis'schen Posten auf einzelnen Routen reitende Boten mit Pferdewechsel eingeführt; so wurde auf Befehl des Herzogs Wilhelm im Jahre 1582 mit dem Wirt Hans Koch zu Steinhöring und Georg Klausner zu Obing ein Vertrag abgeschlossen, demzufolge dieselben gegen eine Vergütung von monatlich 12 Gulden 2 Pferde und nüchterne Knechte halten mußten, um die Post von München nach Salzburg zu befördern. Unter demselben Herzog wurden die Fußboten nach Augsburg abgeschafft und an deren Stelle Reitposten mit einer Station in Bruck angeordnet. Auch wurde im Jahre 1598 unter Herzog Maximilian eine Reitpost von München über Dachau, Aichach und Rain nach Donauwörth und von München nach Schärding eingerichtet, ferner vom Kurfürsten Friedrich IV. von der Oberpfalz eine Reitpost zwischen Amberg und Nürnberg*) zur Verbindung mit Prag.

*) In Nürnberg sehen wir — wie „Eugen Hartmann“ berichtet, — ums Jahr 1500 den ersten Botenknecht aufstellen, dessen Amt darin bestand, daß er die ankommenden Botenbriefe und Pakete in Empfang nahm und an die einzelnen Adressaten abzugeben hatte. Im Jahre 1560 wurde ein zweiter Botenknecht aufgestellt, „weil das Botenwesen in seinem höchsten Flor war“. Im Jahre 1623 wurde einem gewissen Danner die Aufsicht über das ganze Botenwesen übertragen und derselbe in Pflicht genommen. „Dasselbe stüblein“ ist zu Lichtmeß dieses Jahres zu einem Bottenhäuslein gemacht, und ein Bott zu Fuß, vf ein Reuter vf ein Roß an ein Täfflein außgehengt worden, vnd der Erste Bottenmeister hat geheißen „Christoph Danner“. — Seit dem Jahre 1640 werden die Botenknechte auch Botenschaffner genannt. Vor dem Jahre 1570 gab es 5 Antorfer Boten, deren einer

Als Kaiser Rudolph II. im Jahre 1615 die deutschen Reichsstände ermahnte, die Reichsposten (Thurn- und Taxisschen) in ihren Landen aufzunehmen, befolgte Bayern diese Mahnung zwar, doch bestand Herzog Ferdinand Maria (1652) darauf, daß nur kurfürstlich-bayerische Postmeister zur Bestellung der durch Bayern gehenden Reichsposten verwendet werden sollten. Sechs Jahre später ließ er im Wahlprotokolle für Leopold I. dagegen erklären, das Postwesen sei ein „besonderes Regal," welches gehörig respektiert werden müsse und nicht verkürzt werden dürfe.

Bei Erscheinen des Patentes Leopolds I. vom 28. Mai 1660, welches alle eigenen Posten bei Strafe von 100 Mark Goldes verbot, blieb Kurbayern anscheinend dem Hause Taxis gewogen. Im Jahre 1664 wurde sogar mit dem Taxisschen General-Post-Amt in Regensburg ein Übereinkommen getroffen, demzufolge der Taxische Postmeister Oexle nach München sich begab und daselbst ein Taxisches Reichs-Postamt gründete, worauf die bisher noch erhaltenen Boten abgeschaft und neue Postrouten angelegt wurden, wie die Route von München über Mittewald nach Innsbruck und über Gräfenfeld nach Regensburg. Trotzdem errichtete Maximilian Imanuel (1679—1726) von neuem die eigenen Landesposten, bestellte den Grafen Hoymhausen zum Erb-General-Postmeister in Bayern und ließ eine reitende Post von München nach Brüssel anlegen.

Der Kaiser war entrüstet. Maximilian ließ sich jedoch die Taxischen Posten vom Reichsoberhaupte, das ja in seinen

---

alle Wochen nach Brüssel geritten und die Würzburger, Frankfurter, Cölner, Aachener, Brüsseler und Antwerpener Briefe mitgenommen hat. — Ferner die Breslauer, die Frankfurter, die Leipziger; ein Bote für Lyon, ein Salzburger, ein Straßburger, ein Wiener Bote. — Im Jahre 1581 kommt ein Hamburger, 1632 ein Augsburger, 1652 ein Speyerischer, 1641—1689 ein St. Gallener-Bote, 1665 ein Stuttgarter, 1697 gab es Hamburger, Wiener, Salzburger, Leipziger, Breslauer und Stuttgarter Boten laut des sub dato 20. März 1697 auf einem Foliobogen gedruckten Verzeichnisses, „was denen verpflichteten und verbürgten Nürnbergischen Ordinariboten von Briefen und Paketen für ihren Lohn zu nehmen erlaubt werden".

Erblanden auch sein eigenes Postwesen hatte, nicht aufbringen.

Schließlich wurde er aber durch die im Jahre 1693 erlassene kaiserliche Drohung, daß „wenn er sich nicht dem kaiserlichen Befehl und Willen fügen, seinen Erblandspostmeister entlassen, seine Landesposten aufheben und durchgehends nur die Reichsposten aufnehmen würde, alsdann des Grafen Hoymhausens Lehngüter in Böhmen eingezogen werden sollten," bewogen, des Kaisers Willen zu erfüllen. Nunmehr wurde das Taxis'sche Postwesen in Bayern aufgenommen und verblieb ungestört über ein Jahrhundert im Lande. Im Jahre 1784 wurde zwischen dem Kurfürsten Karl Theodor von Bayern und dem Fürsten Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis eine Übereinkunft (Konvention) über das „Postfreitum" geschlossen und 15 Jahre später erneuert.

Durch Reichsdeputations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 § 13 wurde zwar dem Fürsten von Taxis das Fortbestehen seiner Posten in den deutschen Postgebieten ausgesprochen, jedoch die Ordnung und der Stand als kaiserliche Reichsposten erschüttert. Infolgedessen fand es Taxis geraten, mit Bayern besondere Verträge abzuschließen (1804). Durch Patent vom 14. Februar 1806 übergab König Max Joseph von Bayern dem Fürsten Karl Alexander von Taxis zunächst auf 10 Jahre die Verwaltung der sämtlichen Landesposten als ein Erb-Thronlehen mit der Würde eines Erblandpostmeisters. Die Ämter mußten indes mit Landeskindern besetzt und alle Postbeamten auf den König und für die Taxis'sche Postverwaltung verpflichtet werden. Jeder Postbedienstete stand unter der Gerichtsbarkeit des Landes, und die Oberaufsicht wurde von königlichen Kommissarien geführt.

Am 1. März 1808 wurde jedoch der Fürst von Thurn und Taxis abgefunden, die Post zu einer Staats-Anstalt ernannt und in eigene Verwaltung genommen. Der Fürst von Taxis erhielt die Würde eines königlich bayerischen Reichs-Ober-Postmeisters und eine entsprechende Entschädigung, teils in Domänen, als ein in männlicher Linie vererbliches Kron-

lehen, teils in Barem bis zum Jahre 1827/28 einschließlich fortzulaufenden Reichnissen (pro Jahr 25,000 fl.) *)

Durch Verordnung vom 9. Dezember 1825 bildete die General-Administration der königlichen Posten eine Abteilung des Finanzministeriums. Später wurde dieselbe dem Ministerium des Handels und der öffentlichen Arbeiten untergeordnet. Am 27. Mai 1847 wurde die Verwaltung der Eisenbahnen mit jener der Posten in eine Verwaltungsstelle vereinigt, welche dem Ministerium des königlichen Hauses und des Äußeren unterstellt und anfangs „General-Verwaltung der königlichen Posten und Eisenbahnen," später aber „General-Direktion der königlichen Verkehrsanstalten" benannt, auch in ihrem Wirkungskreise durch Zulegung der Telegraphen-Verwaltung ausgedehnt wurde. — Bayern trat am 6. April 1850 dem deutsch-österreichischen Post-Verein bei. Eine Neuordnung der Verkehrs-Anstalten traten am 1. August 1886 ein. Im Jahre 1886 wurde Schamberg Direktor der Posten und Telegraphen und Schnorr von Carolsfeld Direktor der bayerischen Verkehrsanstalten.

Am 5. Juni 1848 wurde der Verkauf gestempelter Marken eingeführt.

Der Vertrag von Versailles von 1870 sicherte Bayern unter anderen auch das Fortbestehen seines eigenen Postwesens zu.

Gegenwärtig sind der deutschen Münzwährung entsprechende Marken eingeführt. Die früheren Briefmarken boten außer dem Farbenwechsel keine Abwechselung.

Der Statistik des bayerischen Postwesens im Jahre 1878 entnehmen wir folgende Angaben:

Das Königreich Bayern hat auf einen Flächenraum von 75,859,$_7$ □ Kilom. 5,022,390 Einwohner, 1288 Postanstalten mit 4881 Beamten.

---

*) Am 13. Juni 1831 erhielt Taxis die feierliche Thronbelohnung als Kron-Ober-Postmeister des Königsreichs Bayern. —

Es wurden befördert:

Postkarten	4637
Briefe	58411
Warenproben, Drucksachen 2c.	5639
Zeitungen	81140

Die Betriebs-Einnahmen betrugen:	8,719,962	M.
Die Betriebs-Ausgaben „	8,188,098	„
mithin Überschuß	531,864	M.

Zu Anfang des Jahres 1878 waren vorhanden

Postanstalten:

28 Haupt- und Filialexpeditionen am Sitze der königlichen Ober-Postämter,
24 Postämter, darunter 16 Post- und Bahnämter
25 Postverwaltungen, darunter 18 Post- und Bahnverwaltungen,
1143 Postexpeditionen, darunter 370 Post- und Bahnexpeditionen,
91 Postablagen,

Sa. 1311 Postanstalten, gegenüber 1288 Postanstalten im Vorjahre.

Personal: 1930 und zwar

1030 Beamte,
900 Unterbeamte,
2913 nichtstatusmäßiges Personal.

Die Gesamtausgaben für das Personal an Besoldungen, Renunerierung, Fahrgelder 2c. betrug 5,517,679 M. 47 Pf.

An Postboten waren vorhanden 1736
„ Hilfsboten „ „ 90
die zusammen 15,690 Orte begingen und
„ „ 38,759 Kilometer zurückgelegten, sodaß auf einen Boten 23,50 kamen.

Die Summe der **Ausgaben** für **Postbotenlöhne** betrug 924,529 M. 83 Pf.

Die **Einnahmen** an Bestellgebühren 591,435 M. 27 Pf. —

Tägliche Postverbindungen:

a. 526 Postkurse auf den Eisenbahnen und 144 Posttransporte durch Vermittelung des Eisenbahn-Personals, im ganzen wurden 10,620,787 Kilometer im Postdienste auf den bayerschen Eisenbahnen zurückgelegt;

b. auf **Landstraßen** durch 370 **Posthaltereien** mit 816 Postillonen und 1929 Pferden in täglichen Fahrten 1244 und täglich zurückgelegten Kilometern 27,762;

c. auf **Wasserstraßen** durch täglich zwei bis dreimalige Benutzung der Dampfboote zwischen Lindau-Romanshorn-Rorschach und die umgekehrte Richtung zur Vermittelung des Postverkehrs nach und aus der Schweiz.

Briefkasten:

6039 (im Vorjahre: 5889,) davon in Orten **mit** Postanstalten 2226, **ohne** Postanstalten 3813.

Verkehrsergebnisse.

I. Briefpostverkehr:

1. Briefe			
frankierte	51,757,352	Postkarten	5,798,304
unfrankierte	942,446	Drucksachen	4,799,627
		Waarenproben	1,162,010
eingeschriebene	2,275,600	72,170,651	Sa. 1878
portofreie	5,455,312	68,687,893	Sa. 1887
		+ 3,482,758.	

2. **Postaufträge:**

	Stück	Betrag	
Für **Geldeinziehung**	257,469	31,679,902	M.
im Vorjahre	231,246	26,552,662	„
mithin mehr	26,223	5,127,240	M.

Für Accepteinziehung	10,430	5,507,732	M.
im Vorahre	8,804	5,435,640	„
mithin mehr	1,626	72,092	M.

3. Zeitungen:

1878:	Nummern	82,009,723
1877:	„	81,140,399
mithin 1878 mehr		869,324.

4. Postanweisungen:

A. Innerer Verkehr (interner):

	Stück	Betrag	
eingezahlt	2,712,113	131,883,703	M.
ausgezahlt	2,712,113	131,883,703	„
1877 dagegen	2,638,266	131,404,963	„
mithin 1878 mehr	73,847	478,740	M.

B. Wechselverkehr mit dem Auslande:

	Stück	Betrag	
eingezahlt	1,233,173	82,570,682	M.
1877	1,094,634	77,493,164	„
1878 mehr	138,539	5,077,518	M.
ausgezahlt	836,618	82,570,682	M.
1877	776,951	77,493,164	„
mithin 1878 mehr	59,667	77,518	M.

II. Fahrpostverkehr:

	Stück	Gewicht	
Gewöhnliche Pakete	8,011,259	19,151,254	kg.
1877	7,765,724	16,021,580	„
1878 +	245,535	3,129,674	kg.
Briefe mit Wertangabe	2,201,381	406,615,656	kg.
1877	2,120,185	397,820,809	„
1878 +	81,186	8,794,847	kg.

Pakete mit Wertangabe

	Stück	Gewicht	Betrag
	5,850,220	13,348,023 kg.	591,655,140 M.
1877	5,350,568	10,864,297 „	570,971,516 „
1878 +	499,652	2,483,624 kg.	20,683,624 M.

	1878	1877	+
Gesamtstückzahl	16,062,860 St.	15,236,477	826,383 St.
Gesamtgewicht	32,499,277 kg	26,885,877	5,613,400 kg.
Gesamtbetrag	998,270,796 M.	968,792,325	29,478,471 M.

2. Postnachnahme-Sendungen:

	Stück	Betrag
1878	933,212	12,178,314 M.
1877	895,420	11,984,826 „
+ 1878	37,792	193,488 M.

3. Reiseverkehr:

Mit den Posten reisten	1878	722,178
	1877	718,033
	1878 +	4,145.

Post-Wertzeichen wurden ausgeben:

	Stück	Betrag	
1878	62,740,200	6,904,159 M.	70 Pf.
1877	60,204,100	6,692,256 „	80 „
1878 +	1,536,100	247,902 M.	90 Pf.

Mit den 1. November 1878 wurden auch Weltpostkarten abgegeben.

III. Finanzergebnis:

Einnahmen	9,273,204 M.	47 Pf.
Ausgaben	8,797,543 „	54 „
Reingewinn	475,660 M.	93 Pf.

(Die Einnahmen der Postämter in München allein betrugen 1,310,598 M. 32 Pf.)

Nachweisung über den Telegraphenbetrieb:

I. **Anstalten pro 1878:**

Gesamt-Personal 389.

Gesamtzahl der Stationen: 1011, also kommt 1 Station auf je $75_{,03}$ □Kilometer und je 4767 Seelen.

Apparate:	16	Hughes-
	10	Duplex-
	1409	Morse-
	373	Zeigerapparate.
	1808	

Außerdem standen für die Läutwerks-Linien des Staatsbahndienstes 245 Morse-Apparate, und 405 Läute-Induktoren in Verwendung.

II. **Telegraphen-Netz:**

Die Länge sämtlicher Linien betrug $8094_{,27}$ Kilometer mit $34{,}141_{,24}$ Drahtleitungen.

III. **Verkehrsergebnisse:**	1877	1878
1. der im internen Verkehr abgef. Tel.	900,288	847,716
2. im sonstigen Verkehr	1,076,170	989,720
Sa.	1,976,458	1,837,436
mithin 1878 weniger	139,022 Stück.	

IV. **Rechnungsergebnisse:**

Einnahme	1,025,289	M. 42	Pf.
Ausgabe	1,063,255	„ 95	„
mithin mehr verausgabt	37,966	M. 53	Pf.

Werden indessen die Gebühren für Staats- und Bahndienst-Telegramme im Betrage von 70,363 M. 60 Pf. zur Einnahme gezogen, so ergiebt sich ein Erträgnis von 32,397 M. 7 Pf.

Das Post- und Telegraphenwesen im Königreiche Bayern wird von der dem Ministerium des Königl. Hauses und des Äußeren unterstellten Direktion der Posten und Telegraphen, unter Leitung eines Direktors, verwaltet.

Derselben sind 7 Ober-Postämter in Augsburg, Bamberg, München, Nürnberg, Regensburg, Speyer und Würzburg

untergeordnet, welche in ihren Bezirken ähnliche Amtsbefugnisse besitzen, wie die Ober-Postdirektionen im Reichs-Postgebiete.

Die den Ober-Postämtern zugewiesenen Verkehrsanstalten führen die amtliche Bezeichnung: Postamt, Post-Verwaltung, Post-Expedition oder Post-Ablage. — Flächeninhalt: 75859,[7] □Kilometer, Einwohnerzahl: 5,420,199 (1855).

Kalenderjahr 1885.

Zahl der Postanstalten	1503
Post-Briefkasten	7076
Gesamt-Personal	7300
Postillone	790
Posthaltereien	390
Postpferde	1956
Postwagen und Schlitten	1969
Bahnpostwagen	248
Gesamt-Stückzahl der durch die Post beförderten Sendungen rund	289,500,000
Zahl der beförderten Personen	655,236

Telegraphie.

Länge der Telegraphenlinien	8814,76	Km.
„ „ Drahtleitungen	37,881,21	„
„ „ Stadtfern-Sprecheinrichtungen	1799,74	„
Zahl der Telegraphen-Anstalten	1247	
„ „ Apparate bei den Staats-Anstalten	2118	
Gesamt-Zahl der beförderten Telegramme	2,100,310	

Finanzergebnisse.

Die Einnahme betrug	13,375,267	Mark
„ Ausgabe „	11,722,477	„
Überschuß	1,652,790	Mark.

II.

Würtemberg

hatte gleich dem übrigen Deutschland seine uralten städtischen Botenanstalten (Landposten später genannt), die jedoch nicht regelmäßig beförderten und deren Boten teils von Stadt zu Stadt, teils bis zum Bestimmungsorte gingen und zwar nicht zu festgesetzten Tagen und Stunden, sondern je nach Zeit und Umständen.

Im 15. Jahrhundert wurden eigene landesherrliche Boten (zu Fuß und reitend) verwandt. Im Jahre 1553 (26. März) erschien eine Kanzlei-Ordnung, wonach bei der Kanzlei in Stuttgart ein eigener Botenmeister angestellt wurde zur Leitung der Versendung der amtlichen Briefschaften mittelst der von den Ämtern ankommenden Boten oder durch eigene Boten von Amt zu Amt. Nach späteren Kanzlei-Ordnungen (von 1569 bis 1606) waren auch reitende und fußgehende **Silberboten** und andere „um jährliches Wartegeld zu Versendungen von Herrschaftswegen" aufgestellt.

Zu Ferdinands I. Zeiten (1556—1564) gingen Boten und eigene Landposten von Wien und Prag nach Stuttgart und ganz Schwaben und die Botenmeister rechneten untereinander ab.

Vor dieser Zeit, schon im Jahre 1516, ging die von Franz von Taxis angelegte reitende Post von Brüssel nach Italien auch durch Würtemberg, zu deren Fortkommen Herzog Ulrich 4 Stationen in Cannstadt, Ebersbach, Enz-Weihingen und Knittlingen bewilligte. Obzwar dieses seitens des Herzogs eine reine Gefälligkeitssache war, so erklärten doch die Nachfolger des Franz von Taxis dieses für eine Verpflichtung, die alle Reichsfürsten zu beobachten hätten.

1576 schuldete Leonhard von Taxis den 4 würtembergischen Posthaltern in Knittlingen, Enz-Weihingen, Cannstadt und Ebersbach für die Beförderung der italienischen Post 6000 Kronen, und die Posthalter wollten so lange keinen Dienst leisten, so lange sie nicht Zahlung erhalten haben würden. Um den Verfall dieses Post-

kurses zu verhindern, ordnete Kaiser Rudolph II. Kommissarien in der Angelegenheit nach Würtemberg ab; doch schien die Sache nicht gedeihen zu wollen, bis der Kaiser J. Henott ins Reich abschickte, um den italienisch-niederländischen Kurs an sich zu bringen. Henott verglich sich mit den 4 würtembergischen Posthaltern, brachte den Kurs an sich und führte denselben wöchentlich einmal von Kreuznach über Rheinhausen, Bruchsal, durchs Würtembergische über Augsburg nach Tirol und Italien. Indessen gerieten die Henottschen mit den Taxisschen nicht selten in Handgemenge, wo dann der Stärkere den Schwächeren niederwarf und den Ritt streitig machte, bis sich Henott (1589) mit Taxis wieder vereinte und in dessen Dienste trat. Die den würtembergischen Posthaltern schuldigen 6000 Kronen wurden beim Magistrat zu Frankfurt hinterlegt.

Um diese Zeit hatten das Haus Würtemberg und andere Reichsfürsten schon ihre eigenen Landesposten gehalten, welche bis nach Nürnberg, Ansbach und Dresden und zurückliefen; Herzog Ludwig von Würtemberg hatte in Nürnberg bereits seinen eigenen Postfaktor, einen gewissen Zacharias Ringswand. Von diesem Herzog Ludwig sind noch Briefe (1592) an den Herzog Friedrich von Sachsen und den Markgrafen Georg Friedrich in Onolzbach (Anspach) vorhanden, in welchen derselbe von einer Briefpost nach Nürnberg und die Abgabe der Briefe an den Faktor Zacharias Ringswand spricht, auch darüber, daß eine Post von Stuttgart durch Nürnberg nach Sachsen angelegt worden sei.

Ebenso wird in einer Verordnung des Herzogs Friedrich vom Jahre 1603 ausdrücklich der Postjungen*) und Postreiter, der Poststationen und Postkurse im ganzen Lande gedacht, zu welch' letzteren hauptsächlich die nach Speyer und Straßburg gehörten.

Die Postboten genossen Wartegeld und Besoldung. So hatte der Postmeister zu Cannstadt bis zum Regierungsan-

*) Postjungen waren Staats-Kuriere, wie ein Wolf von Trotha, ein Georg Friedrich von Hutten, die auch ihre Posthörner führten.

tritt des Herzogs Friedrich I. in seiner Eigenschaft eines herzoglichen Dieners jährlich die Sommerkleidung bezogen und so oft er nach Stuttgart kam das Hofessen genossen. Vom Herzog Friedrich wurde nunmehr seine ganze Besoldung auf 10 Gulden jährlich festgesetzt. Unterm 27. April 1611 erließ Herzog Johann Friedrich eine Verordnung, in welcher er das Landespostwesen zu verbessern und die Posttaxen festzusetzen bestimmte. Er forderte zugleich seine Beamten auf, darüber Bericht zu erstatten und

„von den Metzgern im Land, so auch mit ihren Pferden gebraucht werden ꝛc., auch wie es mit der ordinari Post bisher gehalten, was von jedem vor eine ordinari Post auf ein Pferd zu geben sein möchte ꝛc.“

1622 unterm 26. Juni erließ Herzog Johann Friedrich eine Post- und Metzger-Ordnung, „was die Postmeister und Metzger in Würtemberg der Post halber zu thun schuldig und wie es sonsten in allem anderen mit dem Postwesen gehalten werden soll“.

Vor dieser Zeit, 1615, hatte Kaiser Mathias Lamoral von Taxis das General-Postamt über die Posten im Reich verliehen und geboten

„allen und jedem Kurfürsten, geistlichen und weltlichen ꝛc. ad longum ins Reich ꝛc. dem Lamoral von Taxis und seinen Erben, an obgeschriebenem General-Postamt, und was demselbigen anhängig, nicht hindern, irren, anfechten ꝛc., als lieb einem jeden sei, unser und des Reichs schwere Ungnad, Straf' und dazu eine Pön, nämlich 50 Mark löthigen Goldes zu vermeiden.“

Durch dieses Verbot sollten alle Landesposten abgeschafft und dafür die Taxisschen Posten aufgenommen werden. Würtemberg gehorchte nur zum Teil, richtete sein Landes-Postwesen besser ein und gab die schon angeführte Postordnung (1622).

Der 30jährige Krieg hatte das würtembergische Landpostwesen sehr zerrüttet. Diese Zeit des Zerfalls nahm Taxis wahr, sich namentlich in Bayern, Franken, Schwaben und Baden festzusetzen.

Nach dem Münsterschen Frieden war Herzog Eberhard Ludwig von Würtemberg der einzige Fürst in Süddeutschland, der seine Hoheitsrechte und sein Postregal aufrecht zu erhalten entschlossen war. Er erteilte unterm 24. Juni 1708 seinem Kammer-Kurier Johann Ebert das Privilegium, eine fahrende Post von Stuttgart nach Nürnberg anzulegen, und beschloß, im folgenden Jahre alle von Privatpersonen unterhaltenen fahrenden, reitenden und Boten-Posten aufzuheben, ein eigenes Landpostwesen zu errichten, den Ertrag aller Anstalten in einer Kasse zu sammeln und aus dieser die Besoldungen und Unterhaltungskosten zu bestreiten.

Ebert mußte indeß begangener Vergehen halber seines Amtes entsetzt werden. Der Herzog berief deshalb die Gebrüder Fischer von Reichenbach (20. März 1709) aus Bern, ernannte sie zu seinen Ober-Landpostmeistern in Stuttgart und ließ von ihnen 5 Postkurse anlegen, welche das ganze Land durchkreuzen sollten.

Kaiser Joseph I. untersagte die Anstalt; der Herzog widersetzte sich und ließ den Stadt-Reichspostmeister in Stuttgart verhaften. Darauf wiederholtes Verbot des Kaisers und abermalige Zurückweisung des Verbots seitens Eberhards.

Derselbe protestierte nicht nur förmlich gegen alle Maßregeln, die gegen seine Posteinrichtungen erlassen worden waren, und erklärte:

„daß er ein- für allemal entschlossen sei, bei seinen hohen Regalien zu verharren,“

sondern bat den Kaiser auch um Nichtigkeitserklärung der gegen ihn erlassenen Verordnungen, sowie um Widerruf der an seine Mitstände ergangenen Inhibitorial-Reskripte (Einstellungs-Verordnungen) und errichtete um dieselbe Zeit sogar einen neuen Kurs nach Ulm. Dieser Kurs mußte jedoch wieder eingestellt werden, da Ulm auf kaiserlichen Befehl bei Ankunft des Wagens vor dem Thore der Stadt den Schlagbaum senkte und den Durchgang verweigerte. An den Herzog selbst erging ein abermaliger Erlaß von Wien aus (unterm 20. März 1710) mit der erneuten Erinnerung, „von seinem Vorhaben abzusehen.“

Bei diesen Streitigkeiten geriet das Postwesen durch die kaiserlichen Maßregeln so in Verfall, daß Würtemberg endlich nachgab, die Reichspost wieder aufnahm und die eigenen Posten dem Hause Taxis verpachtete, welches dieselben dann bis zur Zeit der französischen Revolution inne hatte. —

Unterm 18. August 1796 erließ Friedrich Cotta, französischer Bürger und, wie er sich selbst nannte, „der französischen Republik General- und Ober-Postdirektor in Deutschland," im Namen der französischen Republik ein Rundschreiben, in welchem er die Beschlagnahme sämtlicher Reichsposten in den von den Truppen der Republik auf der rechten Seite des Rheines besetzten Ländern ankündigte und verfügte, daß jeder Postbeamte ungekränkt auf seinem Posten bleiben, in besonderem Schutz der französischen Republik für sich und seine Familie, sein Eigentum und Amt stehen sollte, daß die Postbeamten einen Revers wegen der der Republik zu leistenden Dienste auszustellen hätten, — daß sich dieselben „Postbediente der Republik" nennen und unterschreiben, die dreifarbige Kokarde aufstecken und die kaiserlichen Postschilder, Wappen und Siegel ablegen, — sowie, daß die Posteinnahmen vom 1. Juli 1796 an für die Republik verrechnet werden sollten." Cotta ließ sich unter dem Schutze der französischen Waffen in Stuttgart nieder und nahm wirklichen Besitz von den Posten. Der Reichspostmeister Reinöhl in Stuttgart nahm seine Entlassung, der Postmeister Fischer zu Cannstadt aber übergab am 22. August eine kräftige Denkschrift (Promemoria) an Cotta, worin er gegen die Besitzergreifung der Postämter in Würtemberg in aller Form Widerspruch erhob und erklärte:

„daß die Posteinkünfte nicht kaiserliche Revenuen, sondern Einkünfte des Fürsten von Thurn und Taxis seien, welcher, als ein beim schwäbischen Kreis Sitz und Stimme habender Stand, in den Frieden mit eingeschlossen sei."

Cotta erließ jedoch (am 29. August) neue dringende Befehle, in deren Folge die dreifarbige Kokarde aufgesteckt, die Reverse ausgestellt und die Amtsgelder eingeschickt werden mußten. Der französische Besitz der Würtembergischen Posten

währte indessen nicht lange, da zwischen dem Herzog und der französischen Republik inzwischen ein besonderer Friede abgeschlossen war (7. August 1796) und bald darauf die Franzosen durch die Österreicher verdrängt wurden.

Durch den Frieden von Preßburg (vom 26. Dezember 1805) erhielt das Haus Würtemberg die Königskrone und mit derselben die unbeschränkte Landeshoheit.

Friedrich Wilhelm Karl, jetzt König, hob sofort die Taxisschen Posten auf. 1819 jedoch fand es der König für angemessener, das Postwesen zu verpachten. Unterm 27. Juli 1819 wurde infolgedessen ein Post-Lehensvertrag mit Fürst Alexander Karl Joseph von Thurn und Taxis abgeschlossen, nach welchem das Haus Taxis die Würde eines königl. würtembergischen Erb-Land-Postmeisters als Erb-Mannlehen mit dem Titel „General-Direktion der königl. würtembergischen Posten" erhielt. Der König behielt sich die Landes-Hoheitsrechte, das Obereigentum der Posten, die Obergerichtsbarkeit, Bestätigung der Gesetze und Bauten und den Abschluß der Postverträge vor. Das Ministerium des Innern wurde oberste Postbehörde. Durch Vertrag vom 22. März 1851 übernahm Würtemberg vom 1. Juli ab die Posten jedoch wieder in eigene Verwaltung, den Fürsten von Thurn und Taxis mit einer Entschädigungssumme von 1,300,000 Gulden abfindend, und unterstellte die Direktion dem Finanzministerium.

Hüttner berichtet über das würtembergische Postwesen:

„Im Königreich Würtemberg wurden die Reichsposten 1806 unter eigene Verwaltung des Staats genommen. König Wilhelm gab jedoch mittelst Verordnung vom 9. September 1819 die Postverwaltung an das fürstliche Haus Thurn und Taxis zurück, welches sie bis 1852 in der Eigenschaft eines Erb-Mann-Thronlehns besaß und dafür eine jährliche Lehnsabgabe von 70,000 Gulden zahlte. Die oberste Leitung der Posten wurde indessen durch eine zu Frankfurt a. M. niedergesetzte Generaldirektion besorgt; sämtliche Postämter, 96 an der

Zahl, waren unter die Ober-Postämter zu Stuttgart, Heilbronn, Tübingen und Ulm verteilt.

Neben der Postanstalt bestanden, hauptsächlich für Versendungen auf Straßen, auf denen kein regelmäßiger Postenlauf vorhanden war, die Landboten-Anstalt, und zur regelmäßigen, wöchentlich zwei- bis dreimaligen Verbindung jedes einzelnen Orts mit dem ihm vorgesetzten Ober-Amt, eigene Oberamtsboten.

Am 14. März 1843 wurde in der zweiten Kammer beschlossen, die Staatsregierung zu bitten, sie möge die günstige Wendung der Verhältnisse benutzen, um den mit dem fürstlichen Hause abgeschlossenen Postvertrag mit einem möglichst unerheblichen Opfer der Staatskasse auf dem Wege der Vereinbarung oder Gesetzgebung vollends aufzuheben und das Postwesen in Selbstverwaltung des Staats zurückzunehmen. Noch in derselben Sitzungsperiode erfolgte die Vorlegung, Beratung und Annahme eines Gesetzes, betreffend die Aufhebung des zwischen dem Staate und dem fürstlichen Hause bestehenden Lehnsverbandes hinsichtlich der königlichen Posten. Gemäß desselben hörte der Postlehns-Verband mit dem 19. Mai 1849 auf. Die betreffenden Beamten gingen mit ihren Dienstrechten in den unmittelbaren Staatsdienst über. Wenn sich beide Teile wegen der Übernahme des der Postverwaltung zuständigen Inventariums nicht verständigten, so sollte durch das Bezirksgericht, in welchem die Postanstalt befindlich, ein summarisches Verfahren eintreten. Zur Entschädigung sollte das fürstliche Haus eine vom 20. Mai 1849 ab in Vierteljahrsfristen auszuzahlende Rente erhalten, bei deren Beratung der Reinertrag des Postlehns als Maßstab diente, jedoch unter gleichzeitiger Berücksichtigung der mannlehnbaren Eigenschaft, mit welcher die Postverwaltung dem fürstlichen Hause verliehen war; die Rente solle jederzeit in zwanzigfachem Betrage abgelöst werden können. Dem Staate sollten sämtliche Einreden und Rechtsmittel gegen die Ansprüche des fürstlichen Hauses vorbehalten bleiben.

Mit dem 20. Mai trat denn auch eine General-Direktion der würtembergischen Posten als leitende Behörde ein. Gegen-

wärtig bilden die Posten die zweite Sektion der Abteilung für die Verkehrsanstalten im Finanzministerium.“ — Soweit Hüttner.

Unterm 14. März 1881 wurde eine neue Postordnung in Würtemberg eingeführt.

Die mit Einführung der neuen Münzwährung verausgabten neuen Postwertzeichen sind noch im Gebrauch.

Die zuerst ausgegebenen Briefmarken trugen im Mittelpunkte die Wertangabe in einer großen Zahl, an der oberen Seite das Wort „Würtemberg,“ an der unteren „Freimarke,“ links die Inschrift „Deutsch-Österr. Postverein,“ rechts „Vertrag vom 6. April 1850.“ Die Marken waren in schwarzer Farbe auf farbigem Grunde ausgeführt und zwar: 1 Kr. chamois, 3 Kr. gelb, 6 Kr. grün, 9 Kr. rosa, 18 Kr. violett. Im Jahre 1857 wurden diese Marken durch andere ersetzt. Dieselben sind geschmückt mit dem Wappen des Königreichs, darüber liest man das Wort „Freimarke“ und an den drei anderen Seiten die Angabe des Wertes nach Kreuzern. Der Druck ist farbig auf weißem Papier und zwar: 1 Kr. hellbraun, 3 Kr. orange, 6 Kr. grün, 9 Kr. rosa, 18 Kr. blau. 1862 wurde die Farbe geändert, 1 Kr. grün, 3 Kr. rot, 6 Kr. blau, 9 Kr. braun und 18 Kr. orange.

Außer diesen Marken bediente man sich amtlich noch einer für diejenigen Briefe, deren Empfänger nicht zu ermitteln und die daher dem Absender zurückzusenden waren. Auch diese Marke trug in einem runden Schilde das würtembergische Wappen mit der Krone und die Umschrift: „Commission für Retourbriefe.“ Die Farbe ist schwarz auf weiß.

Die Freikouverts führte Würtemberg erst 1862 ein. Sie waren achteckig, enthielten in der Mitte die Wertangabe in großen Zahlen, oben das Wort „Würtemberg“ und unten die Angabe des Wertes in Buchstaben. Die Farbe dieser Kouverts war 3 Kr. rosa, 6 Kr. blau, 9 Kr. braun.

Im Jahre 1865 kam zu diesen ein 1-Kr.-Kouvert, ganz den früheren gleich, jedoch in grüner Farbe.

Das Königreich Würtemberg hatte (1877) auf einem Flächenraum von 19,503,$_7$ |‾| Kilometer 1,881,505 Einwohner, 503 Postanstalten mit 4145 Beamten.

Es wurden befördert:

Postkarten	2968
Briefe	24,022
Warenproben, Drucksachen ꝛc.	4235
Zeitungen	28,060

Die Betriebseinnahmen betrugen	5,013,104	Mark
Die Betriebsausgaben „	3,528,872	„
mithin Überschuß	2,484,232	Mark.

I. Briefpostsendungen:

	Gesamtzahl	frankiert	unfrankiert	Postkarten
1878:	44,869,944	27,651,456	961,434	4,968,864
1877:	42,079,482	26,829,522	867,078	3,976,782
+ 1878:	2,790,462	821,934	94,356	989,082

	Drucksachen	Warenprob.	eingeschr.	portofrei
1878:	7,377,690	425,340	806,544	3,485,160
1877:	6,667,740	393,480	706,642	3,341,880
+ 1878:	709,950	31,860	99,882	143,280

in Prozentzahlen ausgedrückt im Durchschnitt 7,16 Briefpostsendungen.

II. Fahrpostsendungen:

	Stückzahl	kg Gewicht	Mark Wertbetrag
der Pak. ohne Wertang.	4,572,432	16,957,260	—
„ „ mit „	462,501	1,096,299	272,243,700
„ Briefe „ „	589,518	—	261,160,382
Zusammen	5,624,451	18,053,559	533,404,082

Im Vorjahre wurden mehr befördert 216,234 Pakete ohne Wertangabe im Gewicht von 857,223 kg; weniger dagegen 23,292 Geldbriefe mit einem Gesamt-Wertbetrag von 34,605,630 Mark und 70,785 Stück Pakete mit Wertangabe im Gewicht von 369,810 kg und einem Gesamt-Wertbetrage von 135,930,940 Mark.

III. Postaufträge:

	1878 Stück	1878 Mark	1877 Stück	1877 Mark
A. f. Geldeinziehung	110,706	12,478,078	93,140	11,428,198
B. f. Accepteinholung	3742	2,702,294	2848	1,769,780

Gesamtstückzahl beider Gattungen:

—: 196,024 gegen
—: 171,318 im Vorjahre (1877)

24,706 somit 1878 mehr.

IV. Postnachnahmesendungen:

583,910 Stück. 4,468,806 Mark Gesamt-Betrag.

V. Postanweisungsverkehr:

A. Innerhalb Würtembergs 1,250,312 Stück; Betrag 55,762,750 Mk. 57 Pf.

Darunter befanden sich Depeschen-Anweisungen 1112 Stück mit 125,196 Mk. 17 Pf.

B. Im Verkehr mit anderen Ländern:
Aus Würtemberg 664,021 Stück, Betrag 40,289,907 Mk.
Nach Würtemberg 516,514 Stück, Betrag 31,897,088 Mk.

VI. Zeitungen

wurden durch Vermittelung der würtembergischen Post-Anstalten bezogen:

1. in Würtemberg	594,956	25,780,443
2. im Gebiet d. Reichspostverwalt	69,352	3,101,308
3. in Bayern	13,889	
4. in Österreich-Ungarn	1667	211,693
5. im Auslande	1957	
Summa	681,821 Expl.	29,093,944 Nr.

Die Zahl der mit den Zeitungen versandten außergewöhnlichen Beilagen betrug 1878 1,538,320 Stück.

VII. Reiseverkehr:

Es reisten mit den Posten:

1878:	690,530	Personen
1877:	738,380	„
Sonach 1878 weniger	47,850	Personen

Kgl. Würtemb.

Organe und Mittel des Postbetriebes

Zahl der Postanstalten, im Inlande, zur Annahme und Ausgabe aller Gattungen von Post-Sendungen.	Zahl der Postanstalten, im Inlande, bei welchen die Annahme und Ausgabe von Post-Sendungen beschränkt ist.	Zahl der Postanstalten, im Inlande, ohne Annahme- und Ausgabe-Dienst.	Zahl der Postanstalten, im Inlande, ambulante Eisenbahn-Postbüreaus.	Zahl der Postanstalten, im Auslande.	Zahl der Direktivbehörden.	Briefkasten.	Posthaltereien, ärarische.	Posthaltereien, nicht ärarische.	Zahl der Postbeamten im technischen Dienste, Beamte.	Zahl der Postbeamten im technischen Dienste, Unterbeamte.	Zahl der Postbeamten nicht im technischen Dienste, Beamte.	Zahl der Postbeamten nicht im technischen Dienste, Unterbeamte.	Zahl Posthalter,	Zahl Posthalter, darunter zugleich Vorsteher von Postanstalten.	Zahl Postillone.
512	11	—	69 (69 Büreaus 1 Inspektion)	—	1	2963	1	147	1410	3622	66	14	147	39	292

Postverwaltung.

sowie Finanzresultate im Jahr 1879.

der				Von den Posten zurückgelegte Kilometer			Finanzresultate.			
Pferde		Wagen und Schlitten								
ärarische.	nicht ärarische.	ärarische.	nicht ärarische	auf Post-straßen.	auf Eisen-bahnen.	auf Wasser-straßen.	Gesamt-Einnahme. a.	Gesamt-Ausgabe. b.	Rein-ertrag. c.	In a. inbegriffene Portoeinnahme von den Brief- und Fahrposten incl. Erlös aus Freimarken 2c.
							ℳ	ℳ	ℳ	ℳ
21	835	136	458	2 749 123	5 102 294	109 585	4 203 965	3 741 288	462 677	3 380 220

Stück-Rechnungsjahr
1. Juli 1878
31. März 1879.

Stuttgart Postverkehr.

Dem liebenswürdigen Entgegenkommen der königlichen würtembergischen obersten Postbehörden danken wir auch eine ausführliche Statistik des Verkehrs der würtembergischen Hauptstadt.

Wir geben daraus folgende Zahlen, die ein interessantes Bild des regen geistigen Verkehrs dieser Stadt, einer Stadt mit 107,273 (1877) Einwohnern liefern dürfte.

Stuttgarts Gesamtbriefpostverkehr:

Briefe	frankierte	6,635,394
	unfrankierte	150,840
	portofreie	511,542
Postkarten		1,353,132
Drucksachen		2,242,530
Warenproben		141,642
Eingeschr. Sendungen		314,694
Gesamtsumme d. Briefpostgegenstände		11,035,080 Stück.

Gesamt-Päckerei- und Geldsendungsverkehr:

Gesamtstückzahl 1,289,754. Gesamtgewicht 4,302,450 kg Gesamtwertbetrag 533,404,082 Mark und zwar 1,035,342 Pakete ohne Wert im Gewichte von 3,990,051 kg, 125,352 Pakete mit Wert im Gewichte von 312,399 kg und Gesamtwerte von 119,762,208 Mk.

Geldbriefe 129,060 Stück mit einem Gesamtwert von 98,912,142 Mk.

Postaufträge:

	1878		1877	
	Stück	Betr. Mk.	Stück	Betr. Mk.
A. f. Geldeinziehung	16,448	1,930,500	14,171	1,785,521
B. f. Accepteinholung	1,330	1,390,769	914	749,232

Postnachnahme-Sendung:

Stück 105,462, Gesamtbetrag 988,722 Mk.

Postanweisungsverkehr:

A. Verkehr innerhalb Würtembergs Einzahlungen 87,131 Stück, Betrag 4,735,453 Mk.; Auszahlungen 266,246 Stück, Betrag 14,622,807 Mk.

B. Verkehr mit anderen Ländern: Einzahlungen 104,077 Stück, Betrag 8,846,829 Mk.; Auszahlungen 191,247 Stück, Betrag 14,230,478 Mk.

Zeitungen

wurden durch die königliche Post in **Stuttgart** bezogen insgesamt 310,294 Exemplare in 9,602,693 Nummern und zwar:

	Exempl.	Nummern
in Würtemberg	259,232	7,839,324
im Reichspostgebiete	46,685	1,660,298
in Bayern	2,824	
in Österreich-Ungarn	741	103,071
im Ausland	812	

Mit den Posten reisten von **Stuttgart** Personen:

1878:	26,019
1877:	23,477
Somit 1878 mehr	2,542 Personen.

Statistik der Telegraphie Würtembergs 1877:

Stationen überhaupt	353	
" des Staates	353	
Apparate	624	
Personal:		
A. Hohe und Zentralbeamte	16	681
B. Stationsbeamte	629	
C. Unterbeamte	36	
Länge der Linien	2549	
Länge der Leitungen	6786	
Beförderte Depeschen:		
a. inländische	289,081	
b. internationale	425,837	
c. im inneren Dienste	238,108	

Einnahme: 425.304 Mark.

Im Jahre 1885 hat sich der Post- und Telegraphen-Verkehr Würtembergs, wie folgt, gestaltet:

Die Verwaltung des Post- und Telegraphenwesens im Königreich **Würtemberg** wird von der dem Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten unterstellten **General-Direktion der Posten und Telegraphen** geleitet.

Die **General-Direktion**, an deren Spitze ein Präsident steht,*) zerfällt in 2 Abteilungen:

die **erste** für die **Post**-, die **zweite** für die **Telegraphen**-Angelegenheiten.

Die der General-Direktion untergeordneten Verkehrs-Anstalten führen die amtliche Bezeichnung:

Postamt, **Telegraphenamt** oder **Postagentur**.

Außerdem besteht eine **Eisenbahn-Post-Inspektion** am Sitze der Centralstelle, welche mit der Leitung des Betriebes in den Bahnposten betraut ist.

Flächeninhalt: 19503,7 Quadrat-Kilometer, Einwohnerzahl: 1,955,185 (1885).

Post. (1884/85.)

Postanstalten Zahl		545
Postbriefkasten		3081
Gesamtpersonal		5955
Davon Beamte	2441	
„ Unterbeamte	3514	
	5955	
Postpferde		795
Postwagen und Schlitten		811
Gesamt-Stückzahl der durch die Post beförderten Sendungen		107,114,002
Beförderte Personen		468,851

*) Der Präsident der Würtembergischen General-Postdirektion in Stuttgart heißt **von Hofacker** (geb. 6 Juni 1824).

Telegraphie.

Länge der Telegraphen Linien	$2,811_{,68}$	Km.
„ „ Drahtleitungen	$7,264_{,24}$	„
„ „ Fernsprech-Leitungen	$381_{,6}$	„
Zahl der Apparate	716	Stück
Gesamtzahl der beförderten Telegramme	1,001,616	„

Finanzergebnisse.

Die Einnahme betrug	6,909,506	Mark
„ Ausgabe „	5,486,341	„
Überschuß	1,423,165	Mark

Anhang zum I. Teil.

Unseren statistischen Angaben über den Postverkehr der drei deutschen Post-Verwaltungen schließen wir noch folgende an:

a. Weltbriefverkehr. (1884.)

Briefsendungen (einschl. Postkarten und Warenproben)

		Millionen.	
in Europa	rund	$7,249_{,3}$	Stück
in Asien	„	$389_{,6}$	„
in Afrika	„	$30_{,7}$	„
in Amerika	„	$3,819_{,0}$	„
in Australien	„	$151_{,4}$	„
zusammen	rund	$11,640_{,0}$	Stück

oder rund täglich $3^1/_2$ Millionen.

b. In Europa allein.

Zahl der Postanstalten	rund	69,000
„ „ Postbriefkasten	„	234,000
„ „ Telegraphenanstalten	„	43,100
„ „ Post- und Telegraphenbeamten	„	37,000

Auf den Kopf der Bevölkerung kommen:

in Großbritannien	55,2	Stück	in den Niederlanden	36,0	Stück
in der Schweiz	52,9	„	in Deutschland	35,6	„
in Belgien	44,7	„	in Dänemark	34,9	„
in Frankreich	36,2	„			

Finanz-Ergebnisse:

Die Betriebs-Einnahme betrug rund	791	Millionen	Mark
Die do. -Ausgabe „ „	655	„	„
Überschuß rund	136	Millionen	Mark

c. Zeitungsverkehr der Erde.

In Europa annähernd		20,000	Stück
davon Deutschland	5500		
England	4000		
Frankreich	4074		
Italien	1400		
Österreich	1200		
Spanien	850		
Rußland	800		
Schweiz	430		
Belgien	300		
Holland	300		
In Asien annähernd		3,000	Stück
„ Afrika „		300	„
„ Amerika „		13,200	„
	Sa.	36,500	Stück.

Davon in

englischer	Sprache	etwa	16,500
deutscher	"	"	7,800
französischer	"	"	6,850
spanischer	"	"	1,600
anderen Sprachen		"	3,750

d. Eisenbahnverkehr der Erde.

Betriebslänge 468,108 Km.

Davon auf	Europa	189,487
	Amerika	239,468
	Asien	20,539
	Afrika	6,561
	Australien	12,053

Das Anlage-Kapital wird veranschlagt auf 100 Milliarden Mark, davon in Europa 56,520,750,821 Mark.

III. Abteilung.

Geschichte des Hauses Thurn und Taxis und der Thurn und Taxisschen Post.

I.

Wir haben bereits mehrfach als Vorläufer der modernen Post des städtischen und des landesherrlichen Botenwesens, auch der Posten der deutschen Ordensritter gedacht. Bevor wir nun zur Entstehungs- und Entwickelungsgeschichte der Posten des Hauses Thurn und Taxis schreiten, lassen wir in Kürze noch die Schilderung einiger Vorläufer dieser Postanstalt folgen. Zunächst mögen hier die Universitäts-Botenanstalten im Mittelalter, sodann „die Metzgerposten" Erwähnung finden:

Die Universitäts-Botenanstalten im Mittelalter.

„Die Pariser hohe Schul'
„Dann auf Postgedanken ful:
„Daß am Ersten stets parat
„Studio den Wechsel hat."

So scherzt C. A. Schmitt in seinem Gedichte „Die Geschichte von der Post" über das seiner Zeit so segensreich wirkende Institut der Universitäts-Botenanstalten.

Die ersten Anfänge des Botenwesens im Mittelalter überhaupt entwickelten sich zunächst aus dem Bedürfnisse der Klöster und Schulen.

Jahrhunderte hindurch waren die Klöster und Klosterschulen die einzigen Heimstätten der Wissenschaft.

Im Laufe der Zeit waren sie zum großen Teil zu bedeutsamen Sammelpunkten für die Wissenschaft herangewachsen. Einzelne solcher Schulen erstarkten selbst durch Reichtum und Privilegien zu gesonderten Anstalten, welche ihrem Geiste und der

Form ihrer Verwaltung nach klösterlich und geistlich blieben. Sie standen unter der Leitung der Hoheit der kirchlichen Autoritäten und der Oberhoheit des Papstes und gelangten auch als eigene Körperschaften zu Ansehen und Einfluß in Kirche und Staat. So entstanden allmählich Spezialschulen für besondere Wissenschaften und andererseits Generalschulen oder Universitäten.

Von den ersteren sind namentlich die zu Salerno für Arznei, die zu Bologna für Rechtswissenschaft, jene zu Oxford und Paris für die Philosophie und Gottesgelahrtheit berühmt geworden.

Die beiden letzteren erweiterten sich zu Universitäten, deren Gerechtsame und Rang auch die Schulen von Rom, Padua, Toulouse, Montpellier und Salamanka erhielten.

Es ist selbstverständlich, daß diese Universitäten Verbindungen sowohl unter einander, wie mit der Heimat der Studierenden unterhielten. Daher mußte sich früh das Bestreben, weil eben aus dem Bedürfnis hervorgehend, geltend machen, diese Verbindung planmäßig und regelrecht einzurichten. So entstand mit der Zeit ein Institut, das einen großen und wichtigen Anteil an der Entwickelung des mittelalterlichen Verkehrslebens hat.

Natürlich zeigen nicht alle Universitäten eine gleiche Entwickelung ihrer Botenanstalten. Diese richteten sich eben nach dem Besuch und der Bedeutung der betreffenden Hochschule. Am bedeutendsten und berühmtesten wurde die Botenanstalt der Pariser Universität. Sie übertraf alle andern durch ihre Ausdehnung sowohl, wie durch ihren langen Bestand. Daraus scheint man geschlossen zu haben, „daß diese Einrichtung eine ausschließliche Eigentümlichkeit der Hochschule von Paris gewesen sei, was indessen keinesweg der Fall war. Vielmehr galt das Institut gefreiter Boten für ein ebenso notwendiges Attribut jeder Universität als ihre gleichfalls gefreiten Apparitoren oder Pedelle (bidelli), ihre Schreiber, Buchbinder und Papierfabrikanten. Wie dieses ganze Korps von Dienern der Universität, so genossen auch die Boten

oder Nuntien die gleichen Privilegien mit den Magistern und Studenten." *)

„Die Boteneinrichtungen der Universitäten," — so bemerkt Flegler — „namentlich jener zu Paris, bilden in der Geschichte der öffentlichen Verbindungen einen wahrhaften Aufschwung. Denn in ihren Anordnungen tritt uns zum erstenmal die wie eine Ahnung aufdämmernde Einsicht entgegen, daß das Postwesen nicht das Erzeugnis eines dürren, abgezogenen, vertrockneten Staatsbegriffs, sondern ein lebensvolles Gebilde der Gesellschaft, ihrer gesteigerten Thätigkeit und ihrer vermehrten Bedürfnisse sei, daß es überall die Interessen dieser Gesellschaft berühren und dabei fortwährend dem Ganzen derselben angehören müsse."

Die Zeit der Entstehung, des eigentlichen Anfangs der Universitäts-Botenanstalt läßt sich nicht genau angeben.

Die Geschichte der Universität Paris geht bis auf Karl den Großen zurück, und die Zahl der Besucher wuchs rasch empor. Bereits unter den Karolingern soll der Zufluß von allen Nationen außerordentlich groß gewesen sein. Schon vor Ende des 12. Jahrhunderts, zu welcher Zeit die Zahl der Schüler und Lehrer beträchtlich gestiegen war, teilte sich die Universität in Korps, später (1169) in Landsmannschaften (Nationen).

Sehr früh schon nahmen die Boten der Pariser Hochschule als Körperschaft eine wichtige Stellung ein und dienten bei Gründung späterer Universitäten vielfach als Muster bei Einrichtung der Botenanstalt. So erließ Kaiser Friedrich I. im Jahre 1158 auf Veranlassung der Hochschule von Bologna von den ronsalischen Feldern eine Konstitution, welche die Lehrer und Schüler aller hohen Schulen unter kaiserlichen Schutz nahm und den Schutz ganz ausdrücklich auch auf die Boten (Nuntien) ausdehnte.

Bei der im Jahre 1233 seitens des Papstes Gregor IX. erfolgten Errichtung der Universität Toulouse verfügte derselbe,

---

*) Historisch-politische Blätter, 1858.

daß sie dieselben Privilegien wie die Pariser Schule genieße. In der betreffenden Bulle wird der Graf von Toulouse mit allen seinen Beamten und Baronen ganz besonders verpflichtet, den Personen und Studenten, „sowie den Boten derselben" Sicherheit und Immunität (Steuerbefreiung) eidlich zuzusagen und sich zu allenfallsiger Schadloshaltung verbindlich zu machen.

Papst Nikolaus IV. privilegierte im Jahre 1290 die neuerrichtete Universität Lissabon. Die betreffende Bulle enthält ebenfalls einen ganz ähnlichen Auftrag an den König von Portugal, wie jener des Papstes Gregor IX. an den Grafen von Toulouse bei Privilegierung der Universität Toulouse war.

Urkundlich nachweisbar ist die Pariser Botenanstalt allerdings erst seit 1296, in welchem Jahre Philipp der Schöne im Kriege gegen den Grafen von Flandern den „Landboten der Schule" eine Schutzwache (Sauvegarde) erteilte.

In einer anderen Urkunde, in den der Universität verliehenen Schulbriefen aus dem Jahre 1315, gedenkt König Ludwig X. ausdrücklich auch ihrer Nuntien und des freien Passes derselben. Wenn die vorhandenen Urkunden auch nicht weiter zurückreichen, so steht doch fest, daß die Pariser Universitäts-Botenanstalt schon im 10. und 11. Jahrhunderte zu großer Bedeutung sich entfaltet hatte und weit über den studentischen Verkehr sich erstreckte. Daß auch das große Publikum die Anstalt für seine Zwecke benutzte, ist als sicher anzunehmen. Nach Laboulay waren die geschworenen Boten der Universität, seitdem das Parlament in Paris ständig geworden (seit XIV. Jahrhundert), auch mit den Schriften, den Akten und dem Geldverkehr zwischen diesem hohen Gerichtshofe und den Parteien betraut. Interessant ist, was über die Einrichtung der Anstalt Laboulay und Crevier überliefern.

Ein gewisser Cordiger, ein Ungar, beantragte bei einer allgemeinen Versammlung der Universität vom 4. August 1489 einen Boten für die Diözese Fünfkirchen und schlug Johannes Boursier vor Die Engländer verlangten zu ihrem Boten Wilhelm den Apotheker. M. Nik. Crober schlug für die

Diözese Breslau den Johann von Coblenz vor, zwei andere für die Diözese Abo (Finnland) dem Gottfried de Pellicano.

Selbstredend konnten die Boten diese großen Entfernungen nicht jedesmal persönlich ablaufen oder abreiten; vielmehr muß ein Netz von Zwischenboten nach den verschiedenen Richtungen hin bestanden haben, bei welchen die Ernannten nur die Ersten (Obersten) waren. Darauf deutet übrigens auch eine Akteneintragung der deutschen Nation aus dem Jahre 1522 hin.

Die Postboten = messagers wählten sonach die einzelnen Nationen und zwar eine jede für sich und nahmen sie in Eid und Pflicht.

Die Boten wurden in Hauptboten = archinuncii, grands messagers und Beiboten = viatores parvi, nuncii volantes, petites messagers — oder messagers volans — eingeteilt.

Die Haupt- oder Großboten (grands messagers) waren in Paris ansässige Bürger, deren beschworene Pflicht vornehmlich darin bestand, den Angehörigen der Universität gegen Kaution das erforderliche Geld, Unterkunft, Tisch und Bekleidung zu verschaffen. Eine ihrer Hauptaufgaben war es außerdem, den Verkehr zwischen Paris und den entfernten Heimatsorten zu vermitteln und die Briefschaften der Studierenden zu besorgen. Zu diesem Zwecke hielten sich die grands-messagers ihre Unterboten „Beiboten, kleinen Bote, auch ordinäre Boten“ geheißen, welche nicht in Paris, sondern in den Städten der Provinzen wohnten. Sie kamen nach Paris zu den Großboten, erholten sich dort ihre Aufträge und Korrespondenzen und beförderten sie auf ihrer Strecke bis dahin, wo sie von einem Kollegen abgelöst wurden. Das Ineinandergreifen dieser Verbindung scheint recht pünktlich erfolgt zu sein. Größtenteils waren die „kleinen Boten“ beritten, auch bedienten sich die Botenanstalten der Fahrzeuge zur Beförderung von Personen und Gepäck. Die Kleinboten wurden auch „fliegende Boten“ = nuncii volantes genannt.

Daß sich bei diesem ineinandergreifenden, wohlgeordneten

Botenwesen die Schreibstuben und Geschäftslokale der Großboten in Paris zu einem förmlichen Postbüreau gestalteten, ist einleuchtend. Dort fand sowohl die Aufgabe der abzusendenden Briefschaften, wie die Abgabe der von den Kleinboten aus der Heimat überbrachten Briefschaften und Gelder der Studenten und Lehrer statt. Dort erschienen die „kleinen Boten“ wie die wirklichen Postboten.

Die Universitätsboten bildeten seit 1478 eine Bruderschaft „zu Ehren des allmächtigen Gottes, der Jungfrau Maria und des heiligen Carolus Magnus,“ die eine Menge von Privilegien genoß. Da die Anstalt in Kriegsfällen durch Gerechtsame der Könige von Frankreich und der Fürsten der benachbarten Staaten gesichert war, so mußten ihr alle Gesellschaftskassen vertrauen.

Die Großboten waren befreit vom Zoll, von Umgeld und Steuer und von den städtischen Leistungen, als Wachdienst, u. s. w., die Kleinboten dagegen von jenen Lasten, welche auf Benutzung von Straßen, Wegen und Häfen ruhten. Nach einer Verordnung Karl VIII. aus dem Jahre 1489, welche bestimmt, daß nur für je eine Diözese Frankreichs und ebenso für je eine Diözese des Auslandes je ein Großbote aufgestellt sein sollte, war die Zahl der Großboten eine feststehende. Die Anzahl der „kleinen Boten“ dagegen mußte sich nach den Bedürfnissen richten.

Diese Privilegien müssen namentlich zur Bereicherung der Großboten beigetragen haben.

Recht gesund war übrigens die finanzielle Grundlage des Unternehmens; denn man löste die Aufgabe, die Anstalt durch eigene Kraft zu erhalten. Ohne Zweifel war das Geschäft der Großboten ein Privatunternehmen. Sie bezogen die festgestellten Postgelder, leisteten die nötigen Dienste und bezahlten dafür an die Universität einen verhältnismäßigen Betrag. Dieser floß zunächst in die Kasse der Nationen und wurde von da aus zum Besten der Universität, namentlich zur Erhaltung der sogenannten Fakultät der Künste verwendet. Sie

waren nach ihrer ganzen Stellung darauf mitangewiesen, auch das Publikum zu Beteiligung heranzuziehen.

Der erste Schlag gegen die Pariser Universitäts-Botenanstalt erfolgte in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts mit Einrichtung der „königlichen Post“ Ludwigs XI. Die betreffende merkwürdige Verordnung vom 19. Juni 1464 bildete in der Geschichte des Postenwesens den eigentlichen Übergang aus dem Mittelalter in die neuere Zeit.

Die Universitäts-Botenanstalt erlag aber weder diesem ersten Schlage noch den nächstfolgenden späteren. Sie erfreute sich vielmehr einer so gesunden Konstitution, daß sie die Konkurrenz mit der französischen Staatspost noch bis zum Jahre 1719 zu bestehen vermochte.

Metzgerposten.

„Die Metzgerzunft hielt ein Karriol,
Das Briefe und auch Päckchen wohl
Von Ort zu Ort beförderte.“
(Die Post sonst und jetzt.)

„Metzgerposten immer mehr
Zogen dann im Reich umher.
(Fleischerwagen sind noch heut'
Muster der Geschwindigkeit.)“
Schmitt.

Wie zum Teil noch heute, so war es schon im Mittelalter eine durch handwerkliche Umstände gebotene Notwendigkeit, daß sich die Metzger Pferde hielten, um den Ein- und Verkauf des Viehes auch über die Grenzen ihres Heimatsortes hinaus betreiben zu können. Dieser Umstand legte den Metzgern gar mancherlei Verpflichtungen auf und machte ihre Zunft in der Folge zu einer historisch berühmten.

Schon um die Zeit des Aufblühens der Städte waren die Metzger verpflichtet, für den Fall der Wehrhaftmachung der Stadt, den Kavalleriedienst zu übernehmen und sogar verbunden, ein Pferd zu diesem Zwecke zu halten.

Als nun der Handel zwischen den Städten der Lombardei, Deutschlands und der Niederlande allmählich emporzublühen begann, als sich die mächtige Städteverbindung der Hansa ge-

bildet hatte, und als die Städte immer mehr und mehr durch ab- und zugehende Boten zu Fuß und zu Pferd miteinander in Verbindung traten, da mußte sich denn auch der Verkehr nach Seitenrouten ausdehnen.

Was bisher nicht an den Hauptbotenstraßen und später an den Hauptstraßen lag, war so gut wie außer aller Verbindung mit der übrigen Welt.

Fürsten schickten ihre Briefe und Sachen durch Boten an den Rat der nächsten Stadt, und dieser mußte sie durch Boten weiter befördern, die von Stadt zu Stadt bis an den Ort ihrer Bestimmung abgelöst wurden, oder man sandte, wenn es außer Landes ging, eigene Boten zu Pferde oder zu Fuß, welche gleich Antwort mitzubringen hatten.

Beides war beschwerlich und kostspielig. Scheute man die Kosten, so blieb nichts anderes übrig, als die Messen abzuwarten und alsdann seine Briefe den reisenden Kaufleuten mitzugeben. Diese erzählten denn auch alle halben Jahre die Neuigkeiten aus ihren Städten und Ländern und vertraten gleichsam die Stelle der Zeitungen.

Da kam man auf den Gedanken, die Metzger zur Beförderung und Bestellung der Briefe zu verwenden. Schon früher pflegte man nämlich wandernden Handwerkern Briefe zur Besorgung mitzugeben, und diese Sitte erhielt sich auch nach Ausbildung des städtischen Botenwesens. Die Metzger, die bei dem damaligen starken Fleischkonsum zu regelmäßigen Reisen in ferne an Vieh reiche Gegenden genötigt waren, übernahmen von allen Handwerkern am häufigsten solche Besorgungen. Bald wurden die Metzger, die ihre Ankunft in jedem Orte durch kleine Hörner ankündigten, durch langjährige Gewohnheit überall als Postboten anerkannt, und die spätere Thurn- und Taxis'sche Reichspostanstalt hatte manchen harten Kampf zu bestehen, ehe sie die alte Sitte zu unterdrücken vermochte.

Ein kaiserliches Patent vom 6. November 1597 spricht sich energisch dagegen aus:

„wie angemaßt es sei, daß die Metzger Briefe und Sachen „bei Tag und Nacht durch eigene Roß und Boten, deren

„sie etliche Orten zu 6, 8 oder 10 Meilen in Städten und „auf dem Lande unterlegen, aus Italien, Teutsch- und Nie- „derlanden zu Schaden und Verderb des kaiserlichen Ordi- „nari-Postwesens befördern und noch obendrein das Post- „horn führen, als ständen sie in des Kaisers Diensten."

Wer nach Publikation dieses Mandats noch bei unrechtmäßiger, gewerbsmäßiger Verführung von Postsachen getroffen würde, sollte mit 100 Goldgulden bestraft werden, außerdem sollte man ihm das Roß und die Postsachen konfiszieren. Wollten jedoch einige Städte, Kauf- und Handelsleute sich noch der Metzger und anderer Boten bedienen, so konnte es nur unter der Bedingung geschehen, daß vom Ort der Aufgabe bis zum Bestimmungsorte eine Abwechselung, sei es der Person des Boten oder Pferde, nicht mehr stattfinde.

Hiernach läßt sich annehmen, daß in den großen Städten zwischen der Kaufmannschaft und den Metzgern durch Vermittelung der städtischen Behörde ein bindender Kontrakt geschlossen wurde, nach welchem sich die Metzger gegen einen bestimmten Gehalt oder gegen Befreiung von Gemeindelasten bereit erklärten, innerhalb gewisser Grenzen und bestimmter Zeit, nach einer unter sich verabredeten Reihenfolge den Postdienst zu übernehmen und das Institut zu etablieren, welches unter dem Namen „Metzgerpost" bekannt ist. Daß es zu einer bestimmten Organisation und Verpflichtung gediehen war, geht aus der Eßlinger Urkunde hervor, nach welcher das Postreiten bei den dortigen Metzgern der Reihe nach umging und gleichsam amtlich von denselben verrichtet werden mußte.

Noch heute führen die Metzger einiger süddeutscher Städte ein Posthorn in ihrem Innungsschilde.

Trotz aller kaiserlichen Verbote haben sich indessen die Metzgerposten bis in das 17. Jahrhundert erhalten.

Aus Urkunden späterer Zeit ist übrigens auch ersichtlich, daß die Metzgerposten nicht allein Briefe und Pakete, sondern auch Personen beförderten, und daß dies Geschäft mit ansehnlichen Vorteilen verbunden war, welche die Zunft ungern aufgab. So ist aus einer Verordnung des Herzogs Friedrich von

Würtemberg vom 26. Juni 1622, die sogenannte „Post- und Metzgerordnung,“ ersichtlich:

„was die Postmeister und Metzger im Herzogtum Würtem-
„berg der Posten halber zu thun schuldig und wie es sonst
„in allem Anderen mit der Post gehalten werden soll.“

Aus dem Inhalte dieser Ordnung geht hervor, daß es an einigen Orten gelegte reisige Posten gab, sonst aber Metzger zur Pferdehaltung verpflichtet waren. Sie hatten die Verbindlichkeit:

„Reisende, die guten Bescheid von sich gaben und ohne Ver-
„dacht waren, daß die Amtleute nicht Ursachen hatten, sie
„aufzuhalten.“

fortzuschaffen, und es mußten zu diesem Zwecke auf jeder Station wenigstens drei gute Pferde bereit gehalten werden.

Schon früher hatte Herzog Johann Friedrich eine Verordnung (27. April 1611) erlassen, worin seine Beamten aufgefordert wurden, Bericht zu erstatten:

„von den Metzgern im Land, so auch mit ihren Pferden ge-
„braucht werden ꝛc., auch wie es mit der ordinari Post ge-
„halten, was jedem vor eine ordinari Post auf ein Pferd
„zu geben sein möchte ꝛc.“

Was übrigens die Korrespondenz-Beförderung damaliger Zeit betrifft, so geschah sie durchaus nicht nach postalischen Grundsätzen; denn die Metzger mußten oft tagelang bei der Kanzlei warten, bis sie expediert wurden.

Nach jener Verordnung wurden die Metzger unter Leitung der Amtmänner gestellt, die darauf zu sehen hatten, daß die Metzger mit guten Pferden versehen waren, daß bei den Postritten der Metzger stationsweise gewechselt wurde, daß von den Amtmännern und Postmeistern auf den Stationen die Zeit des Abgangs und der Ankunft der Briefe auf einem besonderen Zettel bemerkt wurde ꝛc.

In der Ordnung vom 22. Juni 1622 ist auch ausgesprochen, was auf der Route von Knittlingen bis Ebersbach zu bezahlen sei.

Daß ein solches Institut, namentlich wie es in Würtemberg

sich ausgebildet hatte, sich so schnell nicht beseitigen ließ, geht daraus hervor, daß Kaiser Ferdinand der Zweite noch im Jahre 1635 die bereits 1627 ergangenen Verordnungen wegen Abschaffung der Metzgerposten erneuerte.

Mit dem Wachsen der Thurn- und Taxis'schen Reichs-Postanstalt mußten sie aber doch allmählich eingehen. Das Posthorn im Wappen der Fleischerzünfte verschiedener süddeutscher Städte aber ist geblieben, ein Denkmal eines Stücks deutscher Kulturgeschichte.

II.

„Nun aber fort in's deutsche Land!
Wie stand's damit den Posten?
Herr Roger, Herr von Thurn und Tax',
Ließ sich's zuerst was kosten,
So daß in dem Tirolerland
'ne regelmäß'ge Post enstand
Für Briefe und Pakete."

So singt ein Posthumorist zwar; die Gelehrten sind indes keineswegs darüber einig, ob besagter Mann aus dem Hause Taxis wirklich Roger hieß. So schreibt J. J. Staffler in seinem Werke „Tyrol und Vorarlberg":

„Einer aus dem angesehenen Hause Taxis im Bergamaskischen, der nach Trient übersiedelte, übernahm es, eine solche Postanstalt (in Tirol) zu errichten. Wer dieser war, ist ungewiß. Einige nennen ihn Roger, andere Anton, vermutlich den Sohn desselben, wieder andere Franz von Tassis."

Sehr richtig bemerkt Flegler zu dem Ergebnis einer solchen Geschichtsforschung:

„Wenn man genötigt ist, drei ungewisse Personen anzunehmen und dabei die zweite derselben als vermutlichen Sohn der ersten ungewissen zu bezeichnen, so darf man wenigstens für solche Thatsachen nicht die Wirkung einer ausreichenden Beweiskraft in Anspruch nehmen."

Genug, ein Taxis war jener Mann, der vom Kaiser Maximilian nach Tirol zur Leitung des dortigen Botenwesens berufen wurde. —

Als Stifter des Hauses Thurn und Taxis wird Martin, mit dem Zunamen „Gigas" (Riese) genannt, welcher von den della Torre oder Torriani, Herren von Mailand, deren Stammvater ungewiß ist, abstammen soll. Dieser Martin Gigas zog im Jahre 1146 unter Kaiser Konrad II. in's gelobte Land und kehrte von dort nicht wieder zurück. Er hinterließ jedoch einen Sohn, Jacob de la Tour, Graf von Valsassina, von dem Paganus, Martin und Philipp de la Tour, abstammen.

Paganus, der viele vom Kaiser Friedrich vertriebene Mailänder aufgenommen hatte, wurde, als die Vertriebenen nach Mailand zurückkehren konnten, zum Herren von Mailand erwählt. Kaiser Rudolph ernannte ihn zum Statthalter von Mailand, und sein Bruder Philipp erbte, als er (1241) starb, diese Würde.

Die Söhne des Paganus waren: Ermann, Napus oder Napoleon, Franciscus, Caverne, Paganin und Raimond.

Philipps Nachfolger in Mailand wurde später Napoleon de la Tour, der, in den steten Fehden mit den Visconti, ein bewegtes Leben führte. Sein jüngerer Bruder Franciscus setzte nach seinem Ableben die Fehden gegen die Visconti fort, und nach seinem Tode kam die Herrschaft über Mailand wieder an die Söhne Napoleons, dessen Nachfolger Guido, ein Sohn des Franciscus war, und 1311 starb. Er war es, der den Mathäus Visconti aus Mailand verjagte.

Guido's Söhne hießen: Franciscus, Simon (den Galeacio Visconti ermordete), Nardin (welcher von Mathäus Visconti verjagt wurde), Annurat, Guidettus und Lamoral. Letzterer war der eigentliche Stammhalter des Hauses Taxis. Von den Viscontis vertrieben, flüchtete er in das Thal Cornelia im Bergamesischen. Er kam in Besitz des Tassisschen Gebirges und lag mit Leidenschaft der Jagd ob. Nach jener Besitzung nannte er sich L. de la Tour di Tassis oder di Taszis. Seine Nachkommen, die den Namen Taszis

beibehielten, zogen später nach Bergamo. Einige des Hauses dagegen ließen sich unter Kaiser Friedrich III. ums Jahr 1452 im Österreichischen nieder. Ein Urenkel Lamorals, Roger (I.) de Tassis, wurde unter Kaiser Friedrich III. Oberhofjägermeister. Sein Sohn Francesco (III) genoß dieselben Ehren und Würden und wird von Petrus Crescentius = Corriero maggiore dell' Imperatore Massimiliano genannt. Rogers zweiter Sohn, Simon, war in Bergamo geblieben. Franciscus war unverheiratet und kinderlos, während Simon einen Sohn Namens Franciscus (IV.) und einen jüngeren Namens Roger (II.)*) besaß. Dieser Franciscus (IV.) de Tassis, genannt Torriani, legte dem Kaiser Maximilian I. einen Plan vor, wie eine regelmäßige eilende Post mit Pferdewechsel an gewissen Plätzen zwischen Wien und Brüssel anzulegen sei.

Maximilian genehmigte im Jahre 1516 den Vorschlag und ernannte in seiner Eigenschaft als Herzog von Burgund den Franciscus II. von Tassis zu seinem General-Postmeister. Franz von Taxis legte nun die geplante Reitpost an. „Auf Kaisers Wunsch schuf Simons Sohn, — Herr **Franz** von **Thurn und Taxis**, — die Post von Brüssel bis nach Wien — (1516), — die hatte schon mehr Praxis. — Der Kaiser Karl ernannt aus Gunst — Francescum für bewies'ne Kunst — zum General = Postmeister." —

Franz bekleidete das General = Postmeister = Amt bei Maximilian I. und dessen Nachfolger Kaiser Karl V., und da er auch in Spanien (1517) gleiche Einrichtungen traf, bei König Philipp II., Kaiser Karls V. Sohn.

Von jener Zeit datiert die eigentliche Postherrschaft des Hauses Thurn und Taxis, die volle vierthalb Jahrhunderte in Deutschland sich zu erhalten wußte und dem Hause große Reichtümer eingetragen hat.

---

*) Roger I. ist derjenige Taxis, der, — nach Behauptung der Eingangs erwähnten, verschiedenen Historiker — schon 1451 in Tirol und Steiermark eigene uniformierte Reitboten und Pferdewechsel eingeführt haben soll.

Nach Franciscus Tode traten seines Bruders Roger Söhne ebenfalls in österreichische Dienste und später unter Kaiser Karl V., der zugleich König von Spanien war, in die Dienste Spaniens und in die deutschen Reichsdienste. Am 28. August 1518 erteilte er dem Johann Baptist, Maphée und Simon das Indigenat (Heimatsrecht) in seinen Landen und übertrug am 18. Oktober (1518) dem Johann Baptist das General-Postmeister-Amt, wie es sein Oheim inne gehabt hatte. Johann Baptist nahm infolge seiner Naturalisierung die deutsch klingenden Namen von Thurn und Taxis an und veränderte das Familien-Wappen. (Ein quadriertes Schild mit einem Mittelschilde. Das erste und vierte Viertel im silbernen Felde ein roter Turm, hinter diesem 2 Liliensʒepter in Form eines Andreaskreuzes, wegen des Hauses Thurn. Im zweiten und dritten Viertel im goldenen Felde ein roter Löwe mit einer blauen Krone, wegen der Grafschaft Valsassina. Das Mittelschild im blauen Felde ein silberner Dachs.) Ein Bruder Johann Baptist's, mit Namen David, war in Tirol geblieben. Sein Sohn Roger wurde vom Kaiser im Jahre 1540 zum General-Postmeister in Venedig ernannt, dessen Nachfolger Ferdinand noch im Jahre 1644 lebte. Der Bruder Johann Baptista's Simon führte unter des ersteren Leitung die Ober-Aufsicht des Postwesens im Mailändischen und Maphée in Spanien. Johann Baptist leitete das Ganze von den Niederlanden aus.

Von den fünf legitimen Söhnen Johann Baptist's wurde der Dritte, Franciscus, seines Vaters Nachfolger in den Niederlanden. Er starb aber bald. Ihm folgte sein Bruder Leonhard am 31. Dezember 1543 in die Stelle als General-Postmeister von Flandern.

Von drei natürlichen Söhnen Johann Baptist's war Johann Anton General-Postmeister in Rom und Antonius Postmeister in Antwerpen.

Die General-Postmeisterwürde der Niederlande ging von Leonhard auf seinen Sohn Lamoral (II.) über, der vom Kaiser Mathias in den Grafenstand er-

hoben und unter dessen Amtsführung das niederländische mit dem General-Postamte des deutschen Reichs vereinigt wurde.

Lamoral, der 1624 starb, hinterließ nur einen Sohn, Leonhard (II.), der aber auch bereits 1627 in Prag verstarb. Sein Sohn Lamoral III. verwaltete das Amt seiner Väter bis zu seinem im Jahre 1673 erfolgtem Tode. — Ihm folgte sein 1652 geborener Sohn Eugen Alexander. Unter diesem wurde die Familie in den Fürstenstand erhoben. Karl II., König von Spanien, hatte nämlich die dem Grafen gehörende Herrschaft Braine le Chateau im Hennegau zu einem Fürstentum unter dem Namen de la Tour et Tassis erhoben und dem Besitzer das Privilegium erteilt, die Herrschaft nach Belieben zu erweitern. Kaiser Leopold verlieh diese Würde erst dem Grafen Alexander Eugen am 4. Oktober 1695.

Der Nachfolger Alexander Eugens als General-Erb-Oberst-Postmeister des heiligen römischen Reiches, in Burgund und den Niederlanden wurde sein Sohn Anselm Friedrich, der 1739 starb.

Dem Letzteren entstammen die weiteren Nachfolger, Fürst Alexander Ferdinand, welcher vom Kaiser Franz I (1747) das Reichspost-Generalat als ein wirkliches Thronlehen erhielt und 1754 auf dem Reichstage zu Regensburg in das reichsfürstliche Kollegium eingeführt wurde.

Nach seinem im Jahre 1773 erfolgten Tode übernahm sein Sohn Karl Anselm Amt und Würden des Vaters. Ihm war beschieden die Verringerung der Macht durch die im Jahre 1803 vollzogene Aufhebung der Bistümer zu erleben. Er starb am 13. November 1805. Unter seinem Nachfolger Alexander Karl Joseph sank die Macht des Hauses noch tiefer und verlor mit Auflösung des alten tausendjährigen römischen Reiches deutscher Nation (1806) auch das Reichspostwesen. Er sah sich nunmehr genötigt, Chef der Landes-Postanstalten einer Anzahl deutscher Staaten zu werden. Nach seinem Tode übernahm am 15. Juli 1827 sein Sohn Maximilian Karl des

Vaters Pflichten. Ihm war es beschieden, durch den Vertrag vom 28. Januar 1867 das Ende der Postherrschaft seines Hauses zu unterzeichnen.

III.

„Drauf Maria von Burgund
Ihre Liebespost erfund,
Und Franz Taxis war der Mann,
Der das Nähere ersann.
(C. A. Schmitt.)

Maximilian, Erbprinz und Sohn Kaiser Friedrichs III., hatte sich mit Maria von Burgund, der einzigen Tochter und Erbin des letzten Herzogs von Burgund, vermählt und war dadurch in den Besitz von Burgund und eines Teils der Niederlande gelangt.

Da er zumeist in Wien sich aufhielt, so war ihm sehr daran gelegen, eine gute Verbindung mit Brüssel hergestellt zu sehen.

Er berief dazu den jungen Franciscus (IV.) di Tassis, von dem verschiedene Vorfahren mehrfach sich um Einrichtung des Botenwesens verdient gemacht hatten und beabsichtigte nichts anderes, als die Herstellung einer landesherrlichen Botenanstalt. Der neue Kurs ging von Brüssel durch Flamisoul (Bistum Lüttich), Kreuznach (Erzbistum Trier), Hochstift Speyer über Rheinhausen durch Würtemberg über Augsburg nach Wien. —

Kaiser Karl V verlieh nach Franciscus Tode (1518) die Aufsicht des Boten- und Kurierwesens in Spanien Maphée, im Mailändischen Simon, in Tirol David di Tassis und unterstellte diese drei ihrem Bruder Johann Baptista.

Die ersten Spuren einer Art von deutscher Reichspost zeigten sich, wenn auch vorübergehend, in dem Kriege Ungarns mit dem Sultan Soliman II.

„Die Reichspost, die im Türkenkrieg
Von Wien bis Nürnberg führte,
Depeschen nur für's Kabinett
Des Kaisers expedierte (1522).
Als nicht mehr floß der Türken Blut
Ging wieder ein das Institut,
Weil es zu teuer worden.“

Als nämlich im Jahre 1522 eine besondere Zusammenkunft der deutschen Fürsten und Reichsstände nach Wien ausgeschrieben war, um mit König Ludwig II. von Ungarn wegen der Hülfe gegen die Türken das Nötige zu verabreden, und der Kaiser sich gerade auf dem Reichstage zu Nürnberg befand, wurde von dem Kaiser, den Kurfürsten und Ständen beschlossen (§ 5 des Reichstagsabschiedes):

„Item ist bedacht: Nachdem solcher Bothschafft und Räthen in der Handlung allerley begegnen und entstehen mag, das in der Instruktion nicht begriffen, und deßhalber weitern Bescheids von nöthn seyn, sollen zwischen Nürnberg und Wien mittlerzeit des Tags Post an gelegene Orte gelegt werden, darauf sie zu jeder Zeit, was ihnen begegnet und gehandelt wird, eilends und förderlich unserm Statthalter und Regiment allhero gen Nürnberg zu wissen thun und weitern Bescheid erlangen sollen.“

Später bei der Kriegserklärung Kaiser Karls V. im Jahre 1542 gegen Solimann finden wir wieder ein Beispiel einer Reichspost und zwar einer Art Feldpost; es wurde nämlich beschlossen, eine Post an einem bequemen Ort anzulegen, um von der Reichsarmee, welche unter Kurfürst Joachim von Brandenburgs Befehl nach Ungarn maschierte, zeitige Nachricht zu erhalten. „Mittlerweile“ — bemerkt Eugen Hartmann in seiner „Geschichte der Posten“ — „haben die Taxis wohl Zeit und Gelegenheit gefunden, die zwischen den Ausgangspunkten ihrer eigenen Thätigkeit gelegenen französischen Posten kennen zu lernen, — und gerade die Verbindung zwischen Johann Baptista und Maphée, also zwischen den Niederlanden und Spanien — welchen Kurs man nachher auch die spanisch-niederländische Post hieß, konnte nur durch französisches Gebiet geleitet werden.“

Leonhard von Taxis, von Kaiser Karl V. zu seinem niederländischen Ober-Postmeister ernannt und mit Geld unterstützt, setzte eine ständige reitende Post ins Werk, welche aus den Niederlanden durch das Bistum Lüttich, die Trier'schen Lande bis Speyer und Rheinhausen ging und von da

durch Würtemberg über Augsburg und durch Tirol nach Italien.

In dem Bestellungs-Dekret ermächtigt der Kaiser Leonhard, „die gesamte Leitung der Posten zu übernehmen, dieselben nach Bedürfnis von einem Ort zum anderen zu legen, pflichtvergessene Beamte abzusetzen und an ihre Stelle andere zu ernennen. Zur Bestreitung dieser Dienste, sowie zu den Besoldungen der Beamten erhält Leonhard die üblichen Rechte, Ehren, Vorrechte, Freiheiten, Vorteile und Erträgnisse. Dagegen leistet derselbe den Eid der Treue in die Hände des Siegelbewahrens, Kardinal Granvella. Zugleich fordert der Kaiser seine Gerichtsherren, Beamte, Diener und Unterthanen auf, Leonhard von Taxis allen nötigen Verschub und Beistand zu leisten, insbesondere seine Posten bei Tag und Nacht durch die Städte, Festungen und alle ihnen anvertrauten Orte frei und ungehindert gehen zu lassen und erforderlichenfalls Vorspanne gegen Entschädigung herbeizuschaffen. Der Schatzmeister und dessen Untergebenen, so wie der Obereinnehmer sind in dem Dekrete außerdem angewiesen, die gewohnten Zahlungen zu den festgesetzten Terminen zu leisten."

Dieses Patent, in französischer Sprache in der niederländischen Kanzlei zu Brüssel ausgefertigt, bildet die erste Urkunde zu den taxis'schen Posten.

Ein bedeutendes Hindernis bei Einführung der taxis'schen Posten, war aber noch immer das ständige und städtische Botenwesen. Um den Widerstand der bei diesen Anstalten Beteiligten zu brechen, hatte Leonhard seine Posten kraft kaiserlicher Machtvollkommenheit unmittelbar eingerichtet, ohne zuvor die Zustimmung der Reichsstände einzuholen.

Viele Fürsten hatten die Einrichtung einer taxis'schen Post auf ihrem Gebiete gern gesehen, da die landesherrlichen Briefschaften kostenfrei befördert wurden; namentlich war im südlichen Deutschland die Aufnahme bereitwillig erfolgt und schon im Jahre 1552 soll auch der Kurs von Brüssel nach Wien und Italien vollkommen eingerichtet (in esse) gewesen

sein. Als aber die Wichtigkeit und der Ertrag der taxis'schen Anstalten sich von Jahr zu Jahr steigerte, da wurde auch die Eifersucht rege, und der Widerwille gegen die aufgedrungene Anstalt wuchs mit den gesteigerten Ansprüchen der begünstigten Familie, und schon Karl V. sah sich genötigt, den Reichsständen zu versprechen, daß ihre Regalien ungeschmälert erhalten werden sollten. Das taxis'sche Institut figurierte noch immer als die „niederländische Post im Reiche, welche der König von Spanien unterhalte und der in allen Orten des deutschen Reichs ungehinderte Passierung zu geben sei."

Leonhard aber strebte weiter, und als Ferdinand I. am 24. März 1558 in Frankfurt a. M. zum Kaiser gekrönt worden war, ließ er von demselben nicht nur die von seinem Vorgänger erhaltene Bestallung bestätigen, sondern auch die angezweifelte Vollmacht für das deutsche Reich ausdehnen. Der Bestallungsbrief erfolgte am 21. August 1563. Darin heißt es ausdrücklich, daß Leonhard von Taxis den Kaiser unter Berufung auf den offenen Brief Karls V. um Bestätigung seines Amtes bezüglich der Posten im heiligen römischen Reich und in den Habsburgischen Erblanden und was sonst gemeinlich und insonderheit aller und jeder so gemelden General-Postmeister-Amt in Niederland anhängig, nichts davon ausgenommen, „demütiglich angeruffen und gebeten habe."

Ganz besonders befiehlt der Kaiser allen und jeden Kurfürsten, Fürsten, Geistlichen und Weltlichen, Prälaten, Grafen, Freiherren, Herren, Rittern und Knechten 2c. und sonst allen Unseren, auch Unserm Königreiche, erblichem Fürstentume, und Landesunterthanen und Getreuen wes Würden, Standes und Wesen sie sind, ernstlich und festiglich mit diesem Brieff, den Leonhard von Taxis alle die Dienste und Hilfeleistungen zu gewähren, welche schon Karl V. angeordnet hat, und demselben in der Ausführung seines Amtes jede mögliche Förderung angedeihen zu lassen, „als lieb Euer jedem sei, Unser und des Reiches schwere Ungnad und Straff zu vermeiden."

Andererseits aber entzog er Leonhard von Taxis die österreichische Landespost.

„Doch Uns der Posten halber, so Wir selbst besolden und unterhalten, an Fürsehung und Bestellung derselben unvorgrifflich und unschädlich“

lautet die betreffende Stelle der Urkunde.

Trotz materieller Hindernisse kämpfte Leonhard unverdrossen, seine Posten über das ganze Reich auszudehnen. Die Einkünfte selbst aber reichten damals noch nicht aus, die Anstalt zu erhalten. Der König von Spanien war vielmehr verpflichtet, die spanisch-niederländisch-italienische Post zu unterhalten.

Der Aufstand in den vereinigten Niederlanden gegen Spanien hinderte dann den Postenlauf, und Taxis erlitt bei den Anstrengungen, ihn im Gange zu erhalten, so bedeutende Verluste, daß die Familie in Schulden geriet.

„Es mußte viel der brave Graf
Von Kriegesgreu'l erdulden,
Weshalb er ohne sein Verseh'n
Geriet in große Schulden,
Infolge deren überall
Kam sein Bemühen in Verfall,
Und Keiner konnte helfen.“

Leonhard jedoch ließ sich nicht niederbeugen. Er nahm offen für Philipp II. Partei und unterstützte ihn mit solcher Beharrlichkeit, daß ihm dieserhalb der Wappenspruch „Beständig und treu!“ verliehen wurde.

Aus Besorgnis um gänzlichen Verfall der Posten und andererseits, weil man befürchtete, daß Spanien die Priviligien der niederländischen Post zu weit ausdehnen würde, ersuchten die Kurfürsten und die Reichsstände 1570 den 1564 auf den Thron gelangten Kaiser Maximilian II., er möge die Anstalt „beim Reiche“ erhalten und sie weder zu Grunde gehen, noch in förmliche Bevormundung übergehen lassen,

„weil die Posten eines römischen Kaisers sonderbare (besondere) Hoheit und Regale zur Förderung der Korrespondenzen zwischen Potentaten inner- und außerhalb des Reiches, so man bei der kaiserlichen Regierung zu schleuniger Verrichtung notwendiger Geschäfte bedürfe, welches insgemein allen Ständen

und ihren Unterthanen sowohl, als des Reiches Kommerzien in viele Wege nützlich und bequem sei, als möchte der Kaiser das Postwesen beim Reiche erhalten, dann Ihrer Majestät es auch Amts und Pflichten halber als ein Mehrer des Reichs zu thun schuldig seye, und es den Nachkommen zum Präjudiz in fremde Hände nicht dürfe kommen lassen."

Die Notwendigkeit, die Post als eine Reichsanstalt zu handhaben, war hiermit öffentlich anerkannt.

Allein trotz solcher Vorstellungen sah Leonhard von Taxis ohne wirkliche thatkräftige Unterstützung sein mühevoll errichtetes Werk der Auflösung immer näher kommen.

Im Jahre 1579 machten die Augsburger bereits den Versuch, ein neues Botenwesen einzuführen, und schon begann ein Kölnischer Bürger, der vormalige taxis'sche Postmeister Jacob Henott sowohl, wie die würtembergischen Posthalter Leonhard Verlegenheiten zu bereiten. Zu seinem Glück suchte Kaiser Ferdinands Nachfolger Rudolph II. durch geeignete Patente die bisherigen Vorrechte der Taxis zu schützen.

In Würtemberg hatten sich mit Genehmigung des Herzogs Ulrich und gegen Belohnung die Postboten zu Knittlingen, Enzweihingen, Cannstadt und Ebersbach zur Beförderung der Taxis'schen Post verstanden. Sie machten aber Schwierigkeiten, als beim Taxis die Zahlungen stockten. (Man vergl. Seite 162.)

Der schon genannte unternehmungslustige Henott wandte sich nun (1580) mit einem Plan an den Kaiser, nach welchem der letztere die bisher von der Familie Taxis verwalteten niederländischen und italienischen Posten ihm (dem Henott) übertragen möge. Er machte sich dagegen anheischig, die Kosten aufzubringen, die unterbrochenen Kurse wieder herzustellen und sich mit den würtembergischen Posthaltern zu vergleichen.

Rudolph billigte den Plan unter dem Vorbehalt, sich mit König Philipp II. von Spanien zu vergleichen. Nunmehr errichtete Henott wirklich eine ordinäre Post in der Reichsstadt Köln über den Hundsrück, die bei Kreuznach zur Brüsseler Post stieß und dieselbe weiterführte.

Es bestand um jene Zeit in Deutschland ein doppelter

Postenlauf. Vom Kaiserhofe ging allwöchentlich eine ordinäre Post, wie auch von Rom, Venedig, Mailand, Mantua nach Augsburg, von da durch's Würtembergische über Rheinhausen*) nach Brüssel. Zur nämlichen Zeit ordnete der Kaiser die Kommissare Fugger und Ilsungen ab, die vorläufig einen Durchgang durch Würtemberg sichern sollten.

Da sich Henott selbst aber bei den würtembergischen Posthaltern lange nicht sehen ließ (weil er die zunächst fälligen Ausgaben zur weiteren Unterhaltung der Posten verwenden wollte), so stellten die würtembergischen Posthalter die Führung der Posten ganz ein und zeigten dies pflichtschuldigst ihrem Herzog an. Infolge dieses Schrittes stockte alle Verbindung, und die Posten blieben an der würtembergischen Grenze liegen. Erst nachdem Erzherzog Ferdinand, der die gefürstete Grafschaft Tirol besaß, sich für Henott verwendete, ließen sich die würtembergischen Posthalter wieder besänftigen.

Henott gelang es trotz aller Bemühungen jedoch nicht, die zur Erhaltung seines Planes erforderlichen Geldmittel aufzutreiben. Die Henott'schen gerieten nicht selten mit den Taxis-schen Posten in Handgemenge. Zuletzt war die Führung der spanisch-taxis'schen Post aus den Niederlanden durchs deutsche Reich nach Italien in den Händen Henotts.

„Henott war reich an Versprechungen und listigem Hinhalten" — bemerkt Hartmann —; „von Zahlen war keine Rede. Desto eifriger wußte er vom Kaiser Patente zu erwirken &c."

Zuletzt verglich sich Henott mit Taxis und trat wieder in dessen Dienste. — Ein großer Erfolg war es für Leonhard von Taxis, daß ihn der Kaiser durch das Patent von Prag vom 16. Juni 1595 zum General-Oberpostmeister im heiligen römischen Reiche und zum Reichs-Freiherrn ernannte. Zu gleicher Zeit verglich sich Kaiser Rudolph

*) Rheinhausen (in der Nähe von Philippsburg) war damals sehr wichtig, u. a. weil dort eine wichtige Überfahrt über den Rhein vermittelst einer Fähre sich befand. Im Posthause zu Rheinhausen befand sich noch im Jahre 1638 das Posthorn und auch die Zahl 1552 war in Holz eingeschnitzt.

mit Philipp II. von Spanien, der als Herzog von Burgund das General-Postmeister-Amt in den Niederlanden zu besetzen hatte und eröffnete diesen Akt den Reichsständen. Zudem wurden alle Reichsfürsten aufgefordert, die taxis'schen, jetzt kaiserlichen Reichsposten aufzunehmen.

Auf Leonhards Betreiben erschien am 6. November 1597 ein kaiserliches Mandat, in welchem die Post ein hochbefreites kaiserliches Regal genannt wird, dem „kein Hindernis, Eintrag oder Nachteil geschehen dürfe." (Vergl. S. 190.)

Das kaiserliche Bestallungs-Dekret vom 16. Juni 1595 verbot alles Nebenbotenwerk, sowie die Metzgerposten, und der Kaiser schrieb im darauffolgenden Jahre an Herzog Friedrich von Würtemberg:

„daß Se. Kaiserliche Majestät dem Leonhard von Taxis die Direktion des Postwesens übertragen und solchen als General über die Posten im Reich und den Niederlanden bestätiget und daß dieser den Jacob Henott, Postmeister zu Köln, Gewalt und Vollmacht gegeben habe, das Postwesen im Reiche einzurichten, weswegen Kaiserliche Majestät von dem Herzog freund- und gnädiglich begehren, den Henott vollkommen zu unterstützen &c., diesem gemeinnützigen Werk zum Besten und Kaiserliche Majestät zu besonderen, angenehmen Gefallen." (Vergl. Seite 162.)

Der Schutz des Postwesens wurde dem Kurfürsten von Mainz, als des heiligen römischen Reichs Erzkanzler, unterstellt.

Herzog Friedrich von Würtemberg erklärte aber in einem Schreiben an den Kurfürsten von der Pfalz:

„Man ist Spanien keine Post schuldig; denn was aus gutem Willen geschehen."

Schließlich brachte der Herzog die Sache vor den geheimen Rat, und es wurde folgender Beschluß gefaßt:

„Princeps wäre nicht gemeint, das gemeine Postwesen zu sperren, sondern wie vor Alters, zu befördern. Vorhin habe man nie mandiert, sondern sei gnädig ersucht worden, wie auch ihre Fürstliche Gnaden freistehen sollte, Ihrer Gnaden Belieben nach, eigene Nebenposten anzustellen. Es gedächten

überdies Ihre Gnaden, ihnen, Taxis Strafen gegen die Postmeister nicht zu gestatten, sondern da sich dieselben nicht der Gebühr nach erzeigten, gedächten ihre Fürstliche Gnaden selbige selbst, der Gebühr nach zu strafen."

Besondere Verdienste um die weitere Regelung der Dinge erwarb sich Henott, der jetzt Taxis treu zur Seite stand. Er beglich die Rückstände und führte eine neue Ordnung der Routen und Führung der Ordinarien ein,

„wonach nun alle acht Tage aus den Niederlanden die Post geführt wurde, auf eine sichere Stunde zu Augsburg ankommen und von dannen alsbald jegliches an sein gehöriges Ort expediert werden sollte, und durch solches Mittel würden die kaiserlichen Briefe und Sachen zweimal in der Woche auf Augsburg und einmal auf Italien, Speyer, Köln und Niederlande, also auch vice versa (umgekehrt) an den kaiserlichen Hof auf eine bestimmte Stunde kommen und das alles ohne des Kaisers Kosten außerhalb der 380 Gulden, so der Kaiser dem Postmeister zu Venedig und seinen fünf untergebenen Boten bis Trient reichen lasse;"

kurz

„er wolle davon, daß mit der Taxis Rat und gutem Willen solche Expedition mit des Kaisers wenig Unkosten geschehen solle, und es werde sich finden, daß er diese angehende Postreformation auf solche Wege gerichtet und die Auf- und Abfertigung der ordinari mit solcher schleuniger Expedition geführt werden solle, daß der kaiserlichen Hofkammer dadurch künftighin viel Kuriergeld und andere Unkosten erspart werden würden." — (Man vergl. S. 162—164.)

Ein mächtiges Hindernis wurde der Verbreitung der Reichsposten durch die Eifersucht der Stände auf ihre Landeshoheit bereitet.

Das schon erwähnte kaiserliche Patent vom 6. November 1597 spricht sich ferner entschieden dagegen aus,

„wie angemaßt es sei, daß die Metzger Briefe und Sachen bei Tag und Nacht durch eigene Roß und Boten, deren sie etliche Orten zu sechs, acht oder zehn Meilen in Städten

und auf dem Lande unterlegen, aus Italien, Teutsch- und Niederlanden zu Schaden und Verderb des kaiserlichen Ordinari-Postwesens befördern und noch obendrein das Posthorn führen, als stünden sie in des Kaisers Diensten.

Wer nach Publikation dieses Mandats noch bei unrechtmäßiger, gewerbsmäßiger Verführung von Postsachen getroffen würde, sollte mit hundert Goldgulden bestraft, außerdem das Roß und die Postsachen konfisziert werden."

Um dieselbe Zeit (5. Mai 1598) wurden der Herzog von Würtemberg und andere Reichsstände durch kaiserlichen Erlaß aufgefordert, die Anordnungen des Taxis und Henotts, seines Bevollmächtigten, allenthalben, wo und wann sie behufs Errichtung neuer Posten getroffen wurden, Folge verschaffen und

„dies mit so großen Unkosten und Mühe von neuem erhebte Postwesen allenthalben dermaßen zu befördern, wie das des kaiserlichen Regiments und des heiligen Reichs Notdurft insgemein merklich und hoch erfordern thut ꝛc. ꝛc."

Der Herzog aber erwiderte:

„Weil es keine Schuldigkeit ist, so darf man auch nicht parieren, wie Wir es denn auch nicht thun werden, oder Ihre Majestät für die Posten bitten, selbe anderswohin zu legen; denn, wie vor Alters gehalten worden, so bleibt es!"

Aus einem würtembergischen Gutachten an die Stadt Ulm geht hervor, daß man in den kaiserlichen Mandaten bereits eine zu große Ausdehnung der kaiserlichen Macht und eine zu große Beschränkung der Landeshoheit der Stände zu erblicken glaubte.

Aus einem Berichte der würtembergischen Posthalter an den Herzog vom 2. Mai 1597 ergiebt sich übrigens, daß der niederländisch-italienische Post-Kurs durch Würtemberg führte.

Der Herzog von Würtemberg hatte zuvor noch den Vorschlag gemacht:

„Daß, wofern dies Mandat überhaupt anzunehmen sein möchte, zunächst dahin getrachtet werden sollte, wie man von Spanien wegen vergewissert sein möchte, daß hierin dem Reiche und dessen Ständen kein Nachteil oder Gefahr zuge-

zogen, nur hinwiederum den Ständen durch das ganze spanische Territorium ebenmäßig sicherer Paß veranstaltet werden solle."

Taxis kehrte sich an all' solche Vorbehalte wenig. Ihm lag nur an Aufnahme und Durchführung seiner Posten, und diese erreichte er auch; denn am 16. Oktober 1596 kam zu Augsburg zwischen Henott und dem würtembergischen Posthaltern die erste, von Henott und dem würtembergischen Postmeister Hans Vogel im Namen der übrigen unterschriebene Postordnung*) zu stande, in welcher dem Leonhard von Taxis die Gerichtsbarkeit über die Postmeister und Postboten in Ansehung ihres Amtes eingeräumt wurde. Mit der Bewilligung dieser Art von Gerichtsbarkeit war der Herzog Friedrich keineswegs einverstanden; auch andere Reichsstände waren mit dem Vorgehen des Kaisers unzufrieden; das Taxis'sche Postwesen bürgerte sich indessen als Reichspost immer mehr ein.

Nach einem an Mühen und Erfolgen reichen Leben starb Leonhard von Taxis im Jahre 1612, neunzig Jahre alt, in demselben Jahre, in welchem auch Kaiser Rudolph II. das Zeitliche segnete (20. Januar).

Rudolph folgte am 24. Januar (1612) sein ältester Bruder Mathias auf dem Kaiserthrone und Leonhard von Taxis sein Sohn Lamoral, der seither Hofpostmeister der österreichischen Erblandposten in Ungarn und Böhmen gewesen war.

---

*) Nach dieser ersten Postordnung war die Rittzeit von Knittlingen und Enzweihingen auf vier Stunden, von Enzweihingen nach Cannstadt auf fünf Stunden, von Cannstadt nach Ebersbach auf sechs Stunden, von Ebersbach nach Altenstadt auf vier Stunden bestimmt und bestand außer den genannten Stationen noch zu Westerstetten eine Unterlegstation. Es wurden in dieser Postordnung ferner Strafbestimmungen gegeben: Geringe Dienstvergehen sollten mit Geldbußen, bedeutendere, wie Brieferöffnung 2c. mit Dienstentsetzung bestraft werden. Endlich war jeder Postmeister und Postbote verpflichtet, wenigstens drei gute Pferde zu halten; der Bevollmächtigte des General-Postmeisters, Jakob Henott, mußte unentgeltlich geführt und seinen Anordnungen Gehorsam geleistet werden und ebenso mußten die Dienst-Kuriere des General-Postmeisters ohne Vergütung befördert werden.

Das Glück war Lamoral hold. Der Kaiser ernannte ihn zum Reichs-Truchseß und erneuerte (1614) die Post-Patente seines Vorgängers auf dem Kaiserthrone. Er erhob Lamoral ferner in den Reichsgrafen-Stand und gab ihm „zur Vergeltung seiner und seiner Vorfahren Verdienste um Kaiser und Reich“ und „zur Befestigung des höchstwichtigen Postwesens“ am 27. Juli 1615 das Reichs-General-Postmeisteramt als ein neuangesetztes Regale für sich und seine männlichen Erben zu **Lehen**.

„Da ward vom Kaiser Mathias
Mit Vorbedacht beschlossen:
Herr Lamoral sei Reichesgraf
Für sich und seine Sprossen,
Er sei mit Reichs-Postamt belehnt,
Und wer darob zu mucksen wähnt,
Den sollen Raben hacken.“

Lamoral hatte jedoch sieben Tage zuvor in einem von ihm ausgestellten Revers geloben müssen, den Kurfürsten von Mainz, Johann Schweickarten, und dessen Nachfolger im Erzkanzler-Amte, als seinen Protektor anzuerkennen und demselben zu gehorsamen, neue Kurse von Köln und Frankfurt a. M. nach Nürnberg und Böhmen auf seine Kosten zu errichten, alle kaiserlichen Estaffetten und den Schriftenwechsel des Kaisers, dessen Familie, des Kurfürsten von Mainz, des Vice-Kanzlers, des Hofstaates und der Landesbehörden umsonst befördern zu lassen und die österreichischen Postämter nicht anzufechten und zu beeinträchtigen.

„Und also hieß es im Kontrakt:
„Dem Reich seid unterthänig,
„Gehorchet dessen Obrigkeit,
„Dem Kaiser und dem König.
„Von Köln an bis nach Böhmen stellt
„Ihr eine Post für Euer Geld
„Per Frankfurt und per Nürnberg.

„Ihr fördert weiter portofrei
„Die Schreiben der Behörden
„Und führet nicht, wenn's eilt und drängt
„Darüber Reichs-Beschwerden. —

„Den Posten, die der Kaiser hält,
„In Landen Östreichs für sein Geld,
„Darf Abbruch nicht geschehen."

Den Kurfürsten, Fürsten und Ständen wurde nachdrücklich anbefohlen, Lamoral und seine männlichen Leibeserben „an ihrem Erb-General-Reichspost-Lehen bei Vermeidung kaiserlicher Ungnade und einer Strafe von fünfzig Mark lötigen Goldes nicht im mindesten zu stören."

Sonach kann von einer eigentlichen Reichspost vom Jahre 1615 ab die Rede sein.

„Und hoia! Nun gab's Postenlauf
Von Frankfurt an dem Maine,
Von Nürnberg, Erfurt, Leipzig und
Von Hamburg bis zum Rheine."

Bisher war, wie schon erwähnt, nur wöchentlich einmal eine ordentliche Post vom kaiserlichen Hofe, sowie von Rom, Venedig, Mailand, Mantua 2c. 2c. nach Augsburg, von da durchs Würtembergische nach Rheinhausen, Brüssel und wieder zurückgegangen. Dabei waren alle Reichsstände, in deren Städten, Flecken oder Dörfern Poststellen sich befanden, frei von jeder Briefbeförderungs-Gebühr und endlich wurden den Häusern Baden, Bayern, Burgau, Pfalz und Würtemberg auch ihre Kanzlei-Pakete unentgeltlich besorgt. Als Äquivalent (Entschädigung) für diese Leistung waren die Posthäuser und die Postbedienten*) von Steuern und Lasten in ihren Ländern befreit, und die betreffenden Landesherren hatten eine gewisse Zubuße für richtige Bestellung ihrer Briefe zu geben.

Dieser bisherige einzige Taxis'sche Postzug wurde nunmehr vielfach vermehrt. So wurde noch im Jahre 1615 von Frankfurt a. M. über die Bergstraße eine ordinäre Post angelegt. Die fürstlichen Häuser Pfalz und Hessen beförderten die Errichtung von Zwischenstationen in ihren Ländern, bedingten sich dafür aber auch freie Beförderung ihrer Dienstbriefschaften und Aktenpakete.

---

*) Wegen Aufnahme auswärtiger Beamten hat namentlich Herzog Ferdinand Maria von Bayern Schwierigkeiten gemacht.

„Im Jahre 1615“ — erzählt Eug. Hartmann — „hat auch der Postmeister Henott aus Köln, nachdem er am kaiserlichen Hof gewesen, die Poststellen von Retz (Rötz) in der Oberpfalz, — denn bis dahin sind vorher die kaiserlichen Posten von Prag aus bereits „in esse“ gewesen — bis nach Nürnberg untergelegt, gleichzeitig aber auch dem Rat zu Nürnberg versprochen, er wolle der Stadt bisherigen Privilegien dadurch durchaus keinen Eintrag thun. Die Nürnberger machten aber Schwierigkeiten, wollten namentlich das Posthaus nicht in der Stadt aufnehmen, sondern es sollte vor den Thoren (im Gasthof) bleiben, bis sie endlich infolge einer Zuschrift Lamorals von Taxis:

„Sie wollten aber nicht gedenken, daß ich darum gemeint sei, einige Neuerungen wider ihre Stadtboten und alten Gebrauch einzuführen rc.“ nachgaben.

Eine unermüdliche Thätigkeit wurde unter Lamoral von Taxis entfaltet: So legte sein Frankfurter Ober-Postmeister Birghden*) (1616) Posten von Frankfurt nach Fulda an, und seinen Erfurter Postverwalter Sieber sandte er als Postmeister nach Leipzig. Ferner begab sich Birghden nach Hamburg und richtete einen Kurs über Verden an der Aller, Nienburg an der Weser

---

*) Der Name des Postmeisters Johann von den Birghden spielt auch in der Geschichte des deutschen Zeitungswesens eine wichtige Rolle.

„Die Druckerpresse und das Postwesen“ — sagt ein geistreicher Schriftsteller vom Entstehen der Zeitungen — „hatten mit einander zu Gevatterstehen müssen, ehe das Kindlein die echte Zeitungstaufe erhielt.“

In Frankfurt a. M. war es, wo im Jahre 1615 die erste deutsche, in wöchentlichen Fristen erscheinende Zeitung, das Frankfurter Journal, vom Buchdrucker und Buchhändler Egenolph Emmel begründet wurde. Schon im folgenden Jahre kam der damalige Reichspostmeister Johann von den Birghden in Frankfurt a. M. auf den Gedanken, die Vorteile, welche ihm seine amtliche Stellung in Betreff des Erhaltens zahlreicher und schneller Mitteilungen bot, zu verwerten und gründete 1617 die Zeitung „Politische Avisen“, die bald darauf den Titel: „Ordentliche wöchentliche Kaiserliche Reichs-Postzeitungen“ annahm. Die Postzeitung nannte sich 1748 „Ober-Postamtszeitung“, seit 1754 „Frankfurter Kaiserlich Reichs-Ober-Postamtszeitung“. (Man sehe unser Kapitel „Post und Presse“.)

und Minden nach Köln ein. Der Postenlauf nach Prag durchs Würzburgische wurde beschleunigt, und es wurden noch viele andere Verbesserungen eingeführt. Die Hamburger erhoben allerdings Widerspruch, gaben aber nach auf das Versprechen, daß dies „vorhabende neue Postwesen ihren bisherigen Privilegien keinen Abbruch thun solle.“ Auch seitens der Fürsten von Brandenburg, Braunschweig, Lüneburg, Anhalt und anderen Ständen wurde die Genehmigung erteilt, Posten durch ihr Gebiet führen zu dürfen gegen freie Beförderung ihrer Briefschaften.

„Mit Leibes- und Lebensgefahr“ hatte Birghden nach seinem Berichte die Post von Hamburg nach Köln eingerichtet. Die Stadt Nürnberg führte indes unablässig beim Kaiser Beschwerden und erreichte den kaiserlichen Bescheid, es solle jedem freistehen, „seine Briefe und Pakete auf die kaiserliche Post, seines Gefallens und Beliebens zu geben, oder aber der Stadt oder an deren Partikularboten nach Belieben aufzugeben und anzuvertrauen,“ ein Bescheid, der allerdings nicht geeignet war, die Einführung der Reichsposten zu fördern. —

Nach Kaiser Matthias' Tode (10. März 1619) gewährte dessen Nachfolger Ferdinand II. dem Hause Taxis alles, was dessen Ansehen nur irgend erforderte. Ein geschärftes Edikt vom 12. Januar 1620, das später an einzelne Reichsstände wiederholt erlassen wurde, untersagte den städtischen Metzgerposten die Fortführung der Briefe und Sachen zu Roß und Fuß, wie auch das „Abwechsseln und Posthörnleführen“ bei Strafe.

Im Jahre 1621 unterm 27. Oktober wurde durch ein kaiserliches Diplom das Erbfolgerecht in das Reichs-Postlehen auch auf die weibliche Nachkommenschaft derer von Taxis ausgedehnt und einige Jahre später als Reichsthron-Lehen erklärt.

Außerdem wurden wiederum Patente an verschiedene Reichsstände und Städte erlassen, so an Köln, Frankfurt und Nürnberg, alles Nebenbotenwerk abzustellen.

Lamoral starb im Jahre 1624. Ihm folgte sein Sohn Leonhard II. im General-Erbpostmeister-Amte im Reiche sowohl, wie in den Niederlanden.

Unter ihm dehnte sich sein Postwesen immer mehr aus und begann einträglich zu werden.

Leonhards Augenmerk war darauf gerichtet, auch mit der Erbbelehnung des österreichischen Postwesens beglückt zu werden. Doch scheiterten seine Bemühungen, und die Familie des Reichsfreiherrn von Paar gelangte an die Spitze des Postwesens. Das Haus Paar stammte aus Bergamo. Es verdankte sein Glück Ferdinand II. Von den österreichischen Erbstaaten war den Taxis'schen Posten gegenüber ausdrücklich ausgesprochen, sie seien

„von der angezogenen Gnad', Bewilligung und Verleihung gänzlich abgesondert und ausgeschlossen und darunter im wenigsten begriffen und verstanden." (Man vergl. Gesch. des österr. Postwesens)

Vergebens machte das Haus Taxis wiederholte Versuche auch dort zugelassen zu werden. Zuletzt schwand jede Hoffnung dieser Art, als Kaiser Ferdinand II. durch einen Lehnbrief vom 4. September 1627 den Freiherrn von Paar mit der Postmeisterwürde im Erzherzogtum und den Königreichen Ungarn und Böhmen belehnte. Vergebens erhoben die Taxis Einspruch gegen dieses Dekret; die Paar'sche Familie blieb nicht allein im Besitz des österreichischen Postwesens, sondern wurde auch von dem Kaiser in ihrem Bestreben, außerhalb der Erbstaaten Postkurse zu errichten, unterstützt. Diese Verhältnisse vermehrten noch die Streitigkeiten, in welche das Haus Taxis von jetzt an bis zur Auflösung des römisch-deutschen Reiches fortwährend verwickelt blieb*) —

Trotz der Ausdehnung der Taxis'schen Posten im „Reich" hörte das Botenwesen in den einzelnen Ländern und in den Reichsstädten keineswegs auf, sondern entwickelte sich fort und fort und hatte seine Botenmeister, auch Postmeister und andere Bedienstete. Auch die Metzgerposten hielten sich hier und

*) Die Berechtigung der Paar'schen Familie in Österreich bestand bis 1720, in welchem Jahre die Hofkammer die Verwaltung übernahm und Graf von Paar mit einer Pension von 90 000 Gulden entschädigt wurde.

da noch immer. Alle diese Anstalten kamen schließlich, da sie gleiche Ziele verfolgten, auch zu ziemlich ähnlichen und gleichen Formen. So hatte man bei Boten-Anstalten schon im Jahre 1608 Briefträger in Beschäftigung. Dieselben erhielten für Bestellung je eines Briefes drei Pfennige. Ließ man die Briefe aber selbst abholen, so hatte man für jeden Brief einen Pfennig an den Botenmeister zu entrichten.

Nach einer Leipziger Magistrats-Botenordnung von 4 Febr. 1608, der wir diese Angaben entnehmen, zahlte man ferner nicht mehr als einen Pfennig dem Botenmeister für einen abgehenden Brief. War derselbe aber größer als ein Bogen, oder waren andere Papiere beigelegt, so wurde das Paket gewogen und von jedem Lot ein Pfennig bezahlt. (Man vergl. Gesch. über das sächs. Postwesen.)

Um das Jahr 1615 registrierte man auch schon die Briefe und begann um diese Zeit mit dem Gebrauche des Blasens mit dem Posthorn vom Stadtthore bis zum Posthause.

IV.

Die Stimmung der meisten Reichsstände und freien Städte blieb den taxis'schen Posten abhold, teils weil man dem Hause seine großen Einnahmen mißgönnte, teils weil sich die Machthaber in ihrer Gewalt durch dieselben beeinträchtigt wähnten. Daher wurden denn auch unterm 3. November 1627 wieder eigene Schreiben an die Kurfürsten von Mainz, Köln und Sachsen, nach Fulda, Hamburg, Bremen, Lübeck, an den Landgrafen von Hessen, die Herzöge von Braunschweig, Mecklenburg, Sachsen, Koburg, Eisenach, Weimar und Holstein erlassen, worin Aufnahme der Taxis'schen Posten verlangt und mitgeteilt wird,

„daß der Kaiser dem Reichs-Postmeister gemessenen Befehl erteilt habe, die Posten als

ein kaiserliches **hochbefreites Regale** in ihren Ländern einzuführen und wohl zu bestellen." *)

Am 17. Dezember 1627 wurde auch ein Patent erlassen, worin befohlen wird, das Botenwerk als dem kaiserlichen Regale und den Posten höchst zuwider abzustellen.

Das Reichs-Postwesen soll dem Hause Taxis schon einen Gewinn von jährlich einer Million Gulden abgeworfen haben, als Leonhard II. (1627) zu Prag starb und seine Wittwe die Verwaltung des Reichs-Postamtes für ihren noch minderjährigen Sohn Lamoral (III.) übernahm. Diese Zwischenverwaltung nutzte übrigens der Kaiser zu seinem Vorteil aus.

Es bestanden nämlich vom böhmischen Walde bis nach Augsburg noch zehn Posten, welche vom kaiserlichen sogenannten Pfennigsmeister-Amte erhalten wurden. Zu dieser Zeit wurden die Posten in Böhmen und Österreich zum Teil von der Hofkammer, zum Teil vom Hofpost-Amt bezahlt, während die burgundischen Posten von der Kammer in Brüssel besoldet wurden. Die Posten im Reiche dagegen ließen die Taxis durch die Postkassen in Frankfurt a. M., Nürnberg, Augsburg, Hamburg u. a. die Zahlungen vom Ertrag der italienischen und deutschen Korrespondenz-Beförderung besolden und erhalten; die Überschüsse aber behielten sie für sich. Den Postmeistern wurden zu jener Zeit die Postämter mit ihren Erträgnissen gegen eine bestimmte Summe in Pacht gegeben. Der schon mehr genannte Postmeister von Frankfurt, a. M. Birghden, zahlte laut Vertrag vom 31. März 1623 jährlich eine Pachtsumme von 600 Reichsthaler (48 Stüber brabäntisch).

Ferdinand II. erließ nun unterm 6. November 1629 eine Verfügung an die Gräfin von Taxis, als der Vormünderin ihres Sohnes,

„daß, nachdem Kaiserliche Majestät das Reichspost-Regale in ein Corpus gebracht und nachdem Paar mit dem Postwesen

---

*) In Ferdinands II. Schreiben hieß es: „Hierum ersuchen Wir Dero Liebden hiemit gnädiglich, Sie wollen uns zu sondern angenehmen gnädigsten Gefallen dem Grafen Taxis, daß er die Posten anlegen möge, unweigerlich verwilligen."

in den Erbkönigreichen und Landen belehnt worden, mithin nur die zehn Posten im Reiche noch übrig seien, welche nach Inhalt der kaiserlichen Investituren (Belehnungen) zu den Reichsposten gehören, also auch von dem General-Obrist-Postmeister unterhalten werden sollen, so soll sie sich erklären, ob sie diese Posten übernehmen, mithin das ganze Regale cum suo onere (mit seinen Lasten) behalten wolle."

Auf diesen Erlaß erklärte sich die Gräfin zur Übernahme bereit. —

Der dreißigjährige Krieg mußte selbstverständlich auch das Reichs-Postwesen in Mitleidenschaft ziehen. Hier und da, wie 1631 der Postmeister Lieber in Leipzig, wurden u. a. die Postmeister von den Schweden vertrieben.

Der Tilly und der Wallenstein,
Der Mansfeld und von Schweden
Der König — scherten sich nicht sehr
An Thurn und Taxis Reden;
Hauptsächlich wenn's Depeschen gab,
Staffettenritt mit Tritt und Trab, —
Da gab es Puff und Prügel.

Der Kaiser that indes das Seine, das Haus Taxis bei Nutzung seines Lehens zu schirmen. So hatte er schon 1635 die 1627 ergangene Verfügung wegen Abschaffung der Metzgerposten erneuert und 1636 das kurfürstliche Kollegium ersuchen lassen,

„die bei dem Postwesen im heiligen römischen Reich nun von vielen Jahren her eingerissenen schweren Mängel und Gebrechen in reife Beratschlagung zu ziehen und sein Gutachten zu eröffnen: auf was Weise und Maß hierinnen zu remedieren, und ob das Nebenbotenwerk, welches zu merklicher Unterdrückung des Postwesens gereiche, bei jetzigen Zeiten gänzlich, oder nur zum Teil aufgehoben oder abgestellt werden solle?"

Das Gutachten des Kollegiums fiel dahin aus,

„daß an allen und jenen Orten, wo keine Ordinari-Posten

durchgehen oder angestellt sind, die Anordnung der reitenden oder fußgehenden Boten billig zugelassen und den Städten selbst durch deren Territorium des Taxis Boten zu gehen, heimzustellen sei. In den übrigen und in den Reichsstädten dagegen, wo im Namen der kaiserlichen Majestät durch die Gräflich Taxis'schen Erben die Ordinari-Posten wöchentlich eingerichtet und nur mit schweren Kosten unterhalten werden, da sollten Nebenboten nur unter den Bedingungen gestattet werden, daß sie 1. ohne Führung des Posthorns, 2. zu Fuß oder nur mit einem Pferde, welches aber unterwegs nicht gewechselt werden darf, einige Briefe von Privat- und Kaufleuten, oder anderen Bürgern und Einwohnern übernehmen, 3. aber unterwegs nirgends wieder Briefe einsammeln und annehmen dürfen.

Es seien also die Reichsstände anzuhalten, die über ihr Botenwesen gesetzten „Direktors“ ihrer Botenhäuser, die offenen und allgemeinen Briefsammlungen und deren Verführung bei ernster Strafe zu inhibieren (einzustellen) und abzuschaffen.“

Das Gutachten war nicht besonders günstig für Taxis ausgefallen, zumal sich das Kollegium gleichzeitig über das überaus hohe Porto beschwerte, welches von den Taxis'schen Posten erhoben wurde.

Bald nachdem dieses Gutachten abgegeben, starb Ferdinand II. (15. Februar 1637), und sein Sohn Ferdinand III. bestieg den Kaiserthron. Derselbe bestätigte alsbald das kurfürstliche Gutachten und erließ eine Verfügung, „nach welcher alle in den Reichsstädten über das sonderbare (besondere) Botenwesen angesetzte Direktores und angeordnete sonderbare (besondere) Botenhäuser und gemeine Sammlung der Briefe bei unnachläßiger Strafe inhibieret, aufgehoben und abgeschafft werden 2c.“

Diese Verordnung regte die das einträgliche Nebenbotenwerk betreibenden Leute in hohem Grade auf. Viele Städte nahmen sich sogar offen derselben an, — wie Frankfurt a. M. — und machten dem Kaiser dieserhalb Vorstellungen, was zur Folge hatte, daß der Kaiser Frankfurt gegenüber die Verordnung durch eine mildere Deutung abschwächte, während die

verwitwete Gräfin Alexandra von Taxis als Vormünderin ihres Sohnes dem Patente die Auslegung gegeben hatte, als ob durch dasselbe jede Botenverfassung völlig aufgehoben wäre. Namentlich hatte sie versucht, der Reichsstadt Frankfurt die Botenverfassung zu nehmen. Der Kaiser hatte ihr aber den Bescheid erteilt:

„Bei diesem Post=Patente ist unsere kaiserliche Intention niemals dahin gemeint gewesen — maßen es denn der Inhalt auch klärlich zu erkennen giebt — daß das Nebenbotenwerk allen Orten im heiligen Reiche gänzlich und durchgehends nicht, sondern nur die Excessus (Überschreitung) und neuerlichen Mißbräuche desselben aufgehoben und abgestellt werden sollen.“

Gleichzeitig wurde die Gräfin angehalten, die Reichsstadt Frankfurt bei ihrem Botenwesen nicht weiter zu beunruhigen. Diese Abschwächung der Verordnung hatte zur Folge, daß 1642 ein neues, strengeres Postpatent gegen das Nebenbotenwerk erlassen werden mußte. Andererseits wurden durch ein weiteres Patent alle Postverwalter überall,

„wo die Posten im heiligen Reiche eingelegt und unterhalten werden,“

von

„aller Beleg, Einquartierung des Kriegsvolks zu Fuß und zu Roß, wie auch aller Wachen und dergleichen onerum, (Lasten) Kriegs=Kontribution (Steuer) und Auflage gänzlich und allerdings befreiet.“

Mit dem Paar'schen Posten geriet die Gräfin sodann in verwickelte Kompetenz=Konflikte (Befugnis=Streitigkeiten) (man vergl. „Kurzgefaßte Geschichte des österreichischen Postwesens“ in unserer Schrift).

Über den damaligen Zustand des Postwesens in Deutschland giebt die nachstehende Verordnung vom Jahre 1612 beachtenswerte Aufschlüsse:

„Wir Ferdinand der Dritte — entbieten allen und jeden Unsern und des heiligen Reiches Ständen und Unterthanen, auch allen und jeden Unsern hohen und niedern Kriegsoffi=

zieren und gemeinen Befehlshabern zu Roß und Fuß, insonderheit aber allen denjenigen, was Stands oder Würden die sein mögen, welche sich des Postreitens zu bedienen und zu gebrauchen vorhaben, Unsere kaiserliche Gnade und hiemit zu wissen, daß Wir glaubwürdig in Erfahrung gekommen, welcher Massen die hin und wieder reitenden Kuriere Unsere Posthalter und Verwalter, auch derselben Postknechte und zugehörigen Leute mit allerhand verübenden Mutwillen, Frevel und Insolenz, auch harten Streichen, Hauen und Verwundungen traktieren, ihnen die Rosse mit Gewalt wegnehmen, dieselben mit Auflegung schwerer Felleisen vorsätzlich krumm oder wohl gar zu Boden reiten, dadurch den oftmals aus Mangel der Rosse Unsere eigenen, gar nötigen Sachen, Schreiben und Befehle, daran Uns, dem heiligen römischen Reiche, auch andern Unsern Erbkönigreichen und Ländern hoch und viel gelegen, merklich verhindert und niemals zur rechten Zeit, weder in Unser kaiserliches Hoflager, noch an andere Orte geliefert werden. Zudem sich auch die Kuriere und andere postreisende Personen unterstehen, wenn zuweilen die Postrosse, von Unserm kaiserlichen Hofe aus, nicht sogleich zugegen, oder sonst allzusehr abgeritten und ihnen nach ihrem Belieben die Zeit zur Erlangung der Postrosse nicht alsbald verwilligt und erteilt wird, sie durch andere Mittel auf die erste Post sich begeben, die Postverwalter daselbst die Rosse herzugeben zwingen und nötigen und ungeachtet erheblicher Entschuldigungen und nicht unbilliger Verweigerung dieselben eigenmächtig und mit Gewalt selbst nehmen, mit großen schweren Felleisen und Truhen belegen, damit Berg und Thal, wieder den gewöhnlichen Postbrauch, zwei, drei oder mehr Posten ohne Abwechslung der Rosse rennen, gleichwohl aber Unsere unterwegs antreffenden kaiserlichen ordinari Felleisen nicht übernehmen, ja sogar auch von der Hauptpost aus kein Paket mit sich führen wollen.

Wann denn dergleichen Unfug auf Unserm kaiserlichen Postwesen, so fürnemlich zu Unserm selbsteigenen, wie auch des

heiligen Reichs und anderer Unserer Erbkönigreiche und Länder hohen Angelegenheiten bestellt und mit großen Unkosten von Unserm Erbgeneral-Postmeister im heiligen römischen Reiche unterhalten wird, sich keineswegs gebührt, wie auch solches durch andere Privatpersonen zu Boden zu bringen nicht gestatten können, noch wollen,

So ist an alle und jede obbemeldte und sonst Jedermänniglich, was hohen und niederen Stands die sind, Unser gnädigster auch ernstlicher Wille und Befehl, daß sie sich alles Unfugs und Frevels, mit so übler Traktierung der Leute und Rosse, auf unsern Posten gänzlich und bei Leibesstrafe enthalten, derselben sich außer Unserer Bewilligung und bei Unserm kaiserlichen Hof an gehörigen Orten gefertigtem Paßzettel nicht bedienen, welches sie jedesmal bei der Hauptpost aufweisen und allda ablegen und hinterlassen sollen. Und da einer oder der andere, wer der auch immer sein möchte, dieser Unserer gnädigsten Verordnung zuwider etwas Unfugs und Frevels mit Abmattung und Übertreibung der Rosse, wider den Ordinari Postbrauch, auch Schlagung und Verwundung der Postverwalter oder ihrer Knechte sich unterstehen, nicht weniger, die mit den Gegenkurieren sich unterweilen begebende Abwechslung nicht leisten wollen oder sonst einiges Trotzes und Eigenthätlichkeit zu gebrauchen sich unterfangen; so soll auf solchen Fall ermeldten Postverwaltern oder ihren Knechten die nächstgelegene Obrigkeit in Städten, Märkten, Flecken und auf dem Lande um Hülfe und Assistenz anzurufen, die Verbrecher allda aufzuhalten und derselben sich zu versichern, uns hierüber dasselbe zu berichten, oder aber die Übertreter und Frevler selbst an Unsern kaiserlichen Hof zu liefern erlaubt sein, gegen die alsdann ohne einigen Respekt der Person, Andern zum Abscheu und Exempel, mit ernstlicher unnachlässiger Bestrafung verfahren werden soll. Und da auch jetzt gedachte Obrigkeiten in Städten, Märkten, Flecken und auf dem Lande ihre Hülfe und Assistenz verweigern würden, soll der hieraus den Postverwaltern und ihren Knechten entstandene Nachteil und Schaden bei ihnen

ersucht werden und sollen sie denselben abzustatten schuldig und verbunden sein, auch noch dazu ernstlich abgestraft werden. Damit auch Unsere Postverwalter aller und jeder Orten, wo Unsere Posten im heiligen römischen Reiche eingelegt und unterhalten werden, um so besser dem bestellten Postwesen abwarten und die ihnen aufgegebenen Sachen und Schreiben so Tag so Nacht befördern und fortführen mögen, also setzen und ordnen Wir hiemit gnädigst, daß sie von aller Einquartierung des Kriegsvolkes zu Roß und Fuß, wie auch aller Wache und anderen dergleichen Lasten, Kriegskontributionen und Auflagen gänzlich und allerdings befreit sein und sie damit in keinerlei Wege belegt oder beschwert werden sollen. Darnach sich Männiglich zu richten und geschieht hieran Unser gnädigster und ernstlicher Wille und Meinung. Gegeben in Wien, den 3. Januar 1642."

Diese Verordnung, welche wohl geeignet sein mag, über den Zustand des Postwesens im Jahre 1642 uns teilweise zu unterrichten, steht in einem Buche, das 1648 zu Wien erschienen ist, und die Frage des Postwesens in politischer, geschichtlicher und juridischer Beziehung erörtert. Der Verfasser Ludwig von Hörnigk, Doktor der Rechte, der Medizin und Philosophie, ist Meister seines Gegenstandes; jede Seite beurkundet den praktischen Beobachter, den scharfen Kritiker und den fleißigen Forscher.

Eine nähere Würdigung des seltenen Werkes kann hier nicht geliefert werden; wir können es jedoch nicht zur Seite legen, ohne unsern Lesern daraus einige Angaben mitzuteilen, welche Gebräuche und Umstände erzählen, die uns die damalige Zeit näher bringen, und das vorstehende Mandat ergänzen und erläutern werden.

Im Jahre 1636 schickten die Postmeister am Rhein und an der Donau, da ihnen die Pferde von den Soldaten weggenommen worden waren, die Briefe durch Mägde weiter, die aber, der größeren Sicherheit wegen häßlich sein mußten.

Um den wahren Postillon zu erkennen, gab es drei Merkmale. Er hatte einen Mantel, auf welchem vorn und

rückwärts die Figur eines Posthorns zu sehen war; dann das Posthorn selbst, durch dessen Gebrauch er seine Gegenwart und Eile anzeigte und mit dem er drei Zeichen gab, wenn er einer Poststation nahte, und endlich eine Bollette (Abfertigungsschein) folgenden Inhalts: „Gegenwärtige kaiserliche Ordinaripost soll unvorzüglich bei Tag und Nacht nach N. geführt und nirgends, keines Weges im wenigsten aufgehalten, verhindert noch versäumt werden, denn Ihrer kaiserlichen Majestät, Unserm allergnädigsten Herrn, auch allen Churfürsten und Ständen des heiligen römischen Reiches viel daran gelegen: und sollen alle Posthalter den Tag und die Stunde des Empfanges und der Abfertigung fleißig hierunter verzeichnen. Signatum N. den N. im Jahre N."

Die Postmeister dürfen Ringe und Degen tragen, obgleich sie weder vom Adel, noch Doktoren, Senatoren oder Soldaten sind.

Zu ihrer Hauptpflicht gehört die genaue Kenntnis der Straßen und Wege; daher soll jeder von ihnen die folgenden Werke besitzen: „Wegweiser auf alle fürnehme Stätte."

„Nuovo itinerario per le poste di tutt'il mondo di Ottonio Codogno" und „Poste per diverse parti del Mondo con tutte le Pierre notabili." Die übrigen Punkte, die ihnen zu beobachten auferlegt werden, haben nichts besonders; Veruntreuungen waren vorgekommen und das Brieferbrechen wird streng untersagt. Merkwürdig bleibt es, daß ihnen die Pflicht, Neuigkeiten zu sammeln und diese der Regierung anzuzeigen, in ihren Bestallungsbriefen besonders ans Herz gelegt wird. Sie sollen „von allen Orten nützliche Korrespondenzen an sich ziehen und erhalten und solches zum Dienst mehr höchstgedachter kaiserlicher Majestät, aller Kurfürsten, Fürsten, Städte und Stände im heiligen römischen Reiche nicht unterlassen.

Einem Postillon soll Niemand vorfahren noch vorreiten; daher auch die Gewohnheit, daß derjenige, welcher gleichmäßig mit einem Postillon fährt oder reitet und immer hinter demselben bleibt, das Pferd nicht zu vergüten braucht, wenn es ihm auf dem Wege liegen bleibt, im entgegengesetzten Falle ist er zum Ersatze verpflichtet.

Wenn dem Postillon das Pferd fällt oder geraubt wird, hat er das Recht, das nächste beste zu besteigen, dessen er habhaft werden kann, damit er nicht in der Ausübung seiner Pflicht verhindert werde. Der Verfasser findet dieses allerdings etwas hart, allein er hält es für notwendig; nur müßte man, meint er, dem Eigentümer das genommene Pferd entweder ganz bezahlen, oder doch den jeweiligen Gebrauch desselben so viel möglich vergüten! — Postpferde sollen weder mit Stecken, noch mit Stricken, sondern mit der Geißel angetrieben werden; daher haben die Posthalter wohl darauf zu sehen, wem sie das Pferd anvertrauen, ob einem, der zu reiten versteht, oder einem von den sogenannten lateinischen Reitern, dergleichen Priester und Ärzte sind, welche auf die Pferde wacker loshauen und „diese laufen wohin sie wollen."

Außer den öffentlichen kaiserlichen Posten gab es damals aber auch noch Landposten, welche die einzelnen Fürsten des Reiches in ihren Territorien besonders hielten, Stadtposten, die von den Reichsstädten errichtet worden waren, und auch Metzgerposten, Nebenposten, Kaufmannsposten hießen. Diese, deren nächste Entstehung und Aufgabe nicht leicht zu erkennen ist, wurden noch 1616 von dem Kaiser zugelassen; bald aber stellten sie sich als gefährlich heraus und man verbot sie. Dagegen setzten sich Köln, Nürnberg, Augsburg und Frankfurt und die Nürnberger warfen sogar den kaiserlichen Postmeister Virgilius Ehinger in den Kerker. Unser Gewährsmann teilt darüber folgendes Reskript des Kaisers vom 13. Jänner 1632 mit:

„Ehrsame, Liebe, Getreue. Wir sind von glaubwürdigen Orten berichtet worden, welcher Gestalt ihr euch unterstanden, nicht allein die einige Zeit her bei dem Postamte in Unserer und des heiligen Reiches Stadt Nürnberg eingekommenen Briefe ohne Unterschied, von wem sie gleich kommen, eigenmächtiger Weise zu erbrechen und zu lesen, sondern auch den daselbst bestellten Postmeister Unsers und des Reiches Lieben Getreuen Virgilius Ehinger in gefängliche Verhaftung nehmen zu lassen."

„Da denn solche unbefugte Anmaßungen und eigenmächtige Eingriffe nicht allein allem Völkerrecht zuwider sind, sondern auch zu nicht geringer Verachtung und Schmälerung des Uns zuständigen hohen Postregals gereichen, und Wir dann obgeziemenden Anmaßung und de facto geschehenen Eingriff keineswegs zu dulden gemeint sind; so befehlen Wir euch hiemit gnädigst und ernstlich, daß ihr obbemeldeten Virgilius Ehinger, wofern es nicht bereits geschehen ist, alsbald wieder auf freien Fuß stellt, von obbemeldten, gewaltthätigen Eingriffen gänzlich absteht und denselben an Bestellung der Briefe ruhig und unangefochten sein und bleiben lasset; hingegen, da derselbe wider Verhoffen etwas delinquiert, solches am gehörigen Orte vor und anbringt. Daran vollzieht ihr Unsern gnädigsten, auch ernsten Willen. Wien, den 13. Jan. 1632.“ — —

Im Jahre 1646 erlangte Graf Claudius Lamoral von Taxis die Großjährigkeit und trat in das Erbe und die Würde seines Vaters ein. Trotz mancherlei Einbußen, welche die taxisschen Posten durch den Krieg und die Anfechtungen seiner Gerechtsame erlitten hatten, werden seine Einnahmen in diesem Jahre doch auf 100 000 Dukaten angegeben. Man darf übrigens nicht vergessen, daß während des Krieges das taxis'sche Postwesen vielfach von der Ligue unterstützt wurde.

Die Anfechtungen des Hauses Taxis dauerten auch gegen Ende des Krieges fort.

Der Reichsverband war bereits viel zu sehr gelockert, die einzelnen Stände hatten sich schon zu lange daran gewöhnt, alle Hoheitsrechte selbst auszuüben, als daß kaiserliche Vorstellung besonders respektiert worden wären, was das Interesse des von der Ertragsfähigkeit der Posten längst überzeugten Fürsten in Betracht kam. Wenn daher auch einzelne Landesherren, die mit der katholischen Partei eng verbunden waren, dem kaiserlichen Ansinnen nachkamen, so war doch die Zahl derjenigen ungleich größer, die das Haus Taxis abwiesen. In protestantischen Ländern erregten auch wohl Partei-Rücksichten eine Abneigung gegen die aus Italien stammende Taxis'sche Familie,

und mehr noch wirkte das Streben, die sich immer mehr ausbildende Souveränetät zu bewahren, den Ansprüchen der Taxis entgegen. Selbst das Erzstift Salzburg hatte mit Nichtachtung der Taxis'schen Rechte, aus eigenem landesherrlichen Postregale zwölf Stationen angelegt und fortwährend unterhalten.

Solche Beispiele mußten den Widerstand der Fürsten vermehren. Ganz den Ansprüchen des Kaisers entgegen, erklärte daher in einem Reichsgutachten vom 12. Januar 1647 das Kurfürsten-Kollegium,

„daß an allen Orten, wo noch keine taxis'schen Posten angestellt seien, die Anordnung der reitenden oder zu Fuß gehenden Boten der Städte billig zu belassen, und den Ständen selbst, durch deren Territoria solche Anordnung zu machen, Kraft ihrer Regalien, damit sie vom Reiche belehnt, heimzustellen sei."

Der Kaiser antwortete zwar durch eine geschärfte Verordnung, daß alles Botenwesen der Städte, die Stadt Frankfurt a. M. allein ausgenommen, sofort aufgehoben werden solle, aber dies Gebot blieb ohne Wirkung. — Die nächste Veranlassung zu der Erklärung der Kurfürsten hatten Klagen gegeben, die von vielen Seiten über das übermütige, eigenmächtige Benehmen der taxis'schen Postbeamten eingelaufen waren. Denn diese hatten nicht allein die im Jahre 1624 durch Vergleich festgestellte Brief-Taxordnung nicht gehalten, sondern sogar das Porto der Briefe nach Willkür gesteigert, den doppelten, dreifachen Betrag gefordert, auch wohl ein aufgeschriebenes Franko gestrichen oder in Halbfranko verwandelt. In den Zusammenkünften zu Münster und Osnabrück (1647) machte eine Beschwerdeschrift des mißvergnügten (mehrerwähnten) Postmeister v. d. Birghden über die damalige Post-Verfassung Aufsehen. Darin wies er nach, daß die von der Familie Taxis eingesetzten Postmeister das Porto doppelt, ja dreifach steigerten, daß sie, wie erwähnt, nicht selten auf Briefen die Worte „franko," „postfrei," entweder ganz ausstrichen oder das Beiwort „halbfranko" beifügten, mithin doppelte Zahlung für die Briefe erhielten. So

hatten alle von Leipzig, Kassel, Bremen, Straßburg, Stuttgart und anderen Orten kommenden Briefe zwei- ja dreifach bezahlt werden müssen. Endlich klagte er darüber, daß man auf den Postämtern über die abgegangenen Briefe gar keine Register halte und also niemand wegen ihrer Absendung Rechenschaft geben könne. *)

Nicht minder fielen die Klagen ins Gewicht, welche über das Benehmen der Taxis'schen Beamten gegen die Behörden der einzelnen Stände geführt wurden. Sie sollten alle Verordnungen der Staatsgewalt verhöhnt haben und sich keiner anderen Gerichtsbarkeit haben unterwerfen wollen, als der ihres Chefs. Überall waren sie mit ihren Ansprüchen zwar abgewiesen worden, aber Hader und Streit war in Fülle entstanden, und der Umstand, daß die Taxis'schen Bediensteten fast sämtlich Italiener oder doch Ausländer waren, hatte noch die Erbitterung gesteigert, die an manchen Orten eine solche Höhe erreichte, daß vor dem Umgang mit den Taxis'schen Postoffizanten hier und da von der Kanzel herab gewarnt wurde.

Die evangelischen Stände wiederum beschwerten sich, daß man von ihren Briefen seit dem Jahre 1627 Postgeld fordere; die Reichsstände Lindau und Nürnberg aber, sowie andere Reichs- und Handelsstädte klagten darüber, daß man ihnen Ausländer als Postmeister aufdringe.

Der Versuch, den auf Grund dieser Beschwerden, einige Stände auf dem Friedens-Kongreß zu Münster machten, das Postwesen auf eine dem Hause Taxis ungünstige Weise feststellen zu lassen, mißlang indes gänzlich. Der Kurfürst von Mainz wünschte alle die vorgebrachten Beschwernisse von jenen Beratungen in den Versammlungen auszuschließen, allein die schwedischen Gesandten nahmen sich der Reichsstädte an und sie wurden ein Gegenstand der Erörterungen. Kursachsen glaubte

*) v. d. Birghden sagt in seinem Memorial, welches so viel Aufsehen verursachte, daß der Graf Leonhard von Taxis zu ihm selbst geäußert habe, daß er jährlich über 100 000 Dukaten Überschuß aus dem Postwesen zöge; denn es sei „ein solcher Brunnen, dahin alle Quellen zusammenflössen“

dagegen, es sei überflüssig, die Postverfassung in dem künftigen Friedensschluß zu erwähnen.

In den Beratungen erkannte man zwar, daß die gegen die Taxis'schen Beamten erhobenen Beschwerden begründet seien; jedoch der Antrag Schwedens,

„man möge das Postwesen der Obrigkeit jedes Ortes überlassen"

gewann keine Stimmen-Mehrheit für sich, indem die österreichische Gesandtschaft und an ihrer Spitze Trautmannsdorf die Bemerkung machte,

„das Postwesen sei keine Ursache des Krieges gewesen und gehöre daher nicht in den Frieden; es würde dem Reiche fast schimpflich fallen, daß so gar geringfügige Sachen einer solchen pragmatischen Sanktion inseriert und damit der Welt gleichsam prostituiert werden sollten."

Man nahm daher in die Friedensartikel*) nur die Bestimmung auf, daß die Postbeschwerden abgestellt werden sollten. Die Erledigung der zwischen den Ständen und der Familie Taxis schwebenden Streitigkeiten blieb einem späteren Reichstage vorbehalten.

So wenig sich sonach der westphälische Friede mit dem Postwesen befaßte, so setzte er doch indirekt der Ausdehnung der taxis'schen Posten eine Grenze, indem er auf die politischen Beschwerden der Reichsstände endlich durch feierliches Grundgesetz das Recht der Landeshoheit der Stände aussprach, welches, obschon die Oberhoheit des Kaisers und Reichs fortdauern sollte, in seinem Umfang und in seinen Wirkungen nur wenig verschieden war von wirklicher Souveränetät. (Machtvollkommenheit). Den Reichsstädten wurden alle ihre Regalien in ihren Ringmauern gewährleistet, auch der Reichsritterschaft ihre Reichsunmittelbarkeit und selbst den Reichsdörfern ihr ähnliches Recht gesichert. Es lag daher in der Natur der Sache, daß die Reichsfürsten, die sich

*) Art V, § 56 und Art VIII, § 1 des westfälischen Friedens zu Münster und Osnabrück vom 14./24. Oktober 1648.

nicht schon früher gefügt hatten, von nun an den Ansprüchen der Reichs-Postmeister den entschiedensten Widerstand entgegensetzten. Die Begünstigung, welche die Kaiser den Taxis angedeihen ließen, blieb deshalb vielfach ohne Wirkung, seit die Reichsstände auf anerkannte landesherrliche Rechte sich berufen konnten. — Wenn einzelne Kaiser auch hin und wieder noch Postpatente erließen, um das Reichspostwesen zu fördern, so beschränkte sich doch das meiste, was in dieser Sache geschah, auf Unterhandlungen mit einzelnen Ständen, die ohne besondere Ergebnisse blieben, und auf unfruchtbare Erörterungen auf den Reichstagen. Der Charakter dieser letzteren trägt das allgemeine Gepräge der Zerfahrenheit, das alle in Regensburg gepflogenen Verhandlungen höchst unvorteilhaft auszeichnet.

Man stritt hin und her, legte auf Formalitäten ein um so größeres Gewicht, je unbedeutender sie waren, und gelangte nach langer Zeit endlich zu einem Beschlusse, der in seiner Fassung ungewiß ließ, ob die Stimmenmehrheit auf diese oder jene Seite sich geneigt habe. Nur so war es möglich, daß bis zur Auflösung des römisch-deutschen Reiches der eigentliche Umfang der Taxis'schen Berechtigung unbestimmt blieb, und noch am Schlusse des achtzehnten Jahrhunderts die Frage, ob die Reichsfürsten zur Anlegung der Posten befugt seien, zu Streitschriften Veranlassung geben konnte. —

Claudius Lamoral von Taxis bemühte sich nach dem dreißigjährigen Kriege trotz des ihm nicht besonders günstigen Friedensschlusses, allenthalben seine Posten einzurichten, wo das noch nicht geschehen war. Vornehmlich beabsichtigte er deren Einführung in Kurbrandenburg, Braunschweig, Hannover, Hessen und Kursachsen. Auch diesmal ging ein kaiserliches Patent (vom 2. Dezember 1649) den Projekten des Taxis voran. In demselben bemerkt der Kaiser,

> „daß er für nötig erachtet habe, das Postwesen im Reiche wiederum neu aufzurichten und weiter zu extendieren (auszudehnen);"

er habe auch dem Grafen von Taxis befohlen

> „sich der Bequemlichkeit und Gelegenheit der Orthen, wo und

wie solche Unsere gnädige Intention (Absicht) in's Werk zu setzen und zu effektuieren (auszuführen) seyn mochten, besten Fleißes, von tragenden Amtes wegen zu erkundigen und die Posten an gewissen Stellen zu legen, und wie sichs gebührt mit Posthaltern seinem Gutbedünken und der Nothdurfft noch zu besetzen und zu versehen 2c."

Das Patent verfehlte jedoch seinen Zweck völlig. Zunächst ließ Taxis mit dem Kurfürsten von Brandenburg unterhandeln, wie wir in Abteilung I Seite 14 u. f. geschildert haben. Wir finden dort auch den Erfolg der Unterhandlungen. —

Inzwischen war Kaiser Ferdinand III. (am 3. April 1657) gestorben. Bei der Wahl seines Nachfolgers Leopolds I. wurde das Postwesen zum ersten male in der Wahl-Kapitulation (Wahl-Vertrag) zur Sprache gebracht. Graf Claudius Lamoral von Taxis benutzte nämlich diese Gelegenheit ebenso, wie die Kurfürsten, die sich über das Postwesen aussprachen und Schritte thaten, um ihre Landeshoheit und damit das ihnen zustehende Postregal den Ansprüchen der Taxis gegenüber zu schützen, sich einmal in seinen Streitigkeiten mit dem österreichischen Erb General-Postmeister Grafen Paar eine günstige Entscheidung zu erwirken*) und das andere mal, sich die Durchführung des Postwesens im ganzen Reiche zu sichern.

Graf Claudius Lamoral von Taxis suchte, da sich die Reichsstände stets auf die Erbland-Post des Kaisers beriefen, das Übel mit der Wurzel zu beseitigen, und wollte, daß dem zu wählenden Kaiser das Postrecht in seinen Erblanden entzogen würde.

Wie zu erwarten, erreichte er dieses Ziel nicht; es wurde vielmehr in der Wahl-Kapitulation verordnet, daß zwar das österreichische Hof-Postamt dem Reichs-General-Postamt keinen Eintrag im Reiche thun, aber das österreichische Land-Hofpostamt in den Erblanden unbeeinträchtigt bleiben solle.

Der zweite Punkt des Taxis, sich durch die Wahl-Kapitu-

---

*) Es sollte „jede Hemmung der Reichsposten bei Strafe von 100 Mark lötigen Goldes verboten werden."



lation die Durchführung seines Postwesens im ganzen Reiche zu sichern, schlug gleichfalls fehl. „Wie man dem künftigen Kaiser in seinen Erblanden nicht Ziel und Maß geben könne, wie und auf welche Weise er das Postwerk oder einiges anderes ihm zustehendes Regal gleich anderen Reichsständen zu exerzieren (auszuüben) gemeint sei," — so wurde hierbei im kurfürstlichen Kollegium von Kurbrandenburg, Kursachsen und Kurpfalz vorgestellt.

Ganz ausdrücklich aber wurde noch bedungen, daß der jetzt neu eingerückte Artikel 35 der Wahl-Kapitulation nicht anders zu deuten sei, „als daß solches Alles den Kurfürsten, Fürsten und Ständen an ihrem Postregal und dessen Ausübung unnachteilig und unpräjudizierlich sei und daß der Umstand, daß der eine oder andere Reichsstand aus gutem freien Willen mit dem Grafen von Taxis der Posten halber sich auf gewisse Maße verglichen, den andern, welche sich, wie zuvor, also auch noch ins künftige des Postregals für sich in ihren Landen gebrauchen wollen, keineswegs präjudizieren (beeinträchtigen) oder zu einigem Nachteil gereichen solle."

Gleichzeitig setzte man in der kaiserlichen Wahl-Kapitulation fest, daß die über das Reichspostwesen geführten Beschwerden an den nächsten Reichstag gewiesen seien.

„Dieser Artikel 35 der Leopoldinischen Wahl-Kapitulation" — bemerkt der mehrgenannte tüchtige Historiker Eugen Hartmann in seiner „Geschichte der Posten" — „brach den Stab über das weitere Blühen und Gedeihen der taxis'schen Posten; es war dadurch offen ausgesprochen, daß das Reichs-Postwesen kein ausschließliches kaiserliches Reservat-Regal (vorbehaltenes Recht) sei, sondern, daß das Postregal jedem Reichsstande in seinem Gebiete freistehe.

Und in der That beeiferten sich jetzt noch mehrere Reichsstände, in ihren Ländern eigene Posten einzuführen, wie hierüber namentlich zwischen der Krone Schweden wegen ihrer deutschen Länder, dann dem Kurhause von Brandenburg, den Herzogen von Braunschweig und dem Landgrafen von Hessen-Cassel besonders verhandelt wurde."

Im Jahre 1662 faßten die Stände des niedersächsischen

Kreises den Beschluß, auf ihrem längst vor der Belehnung des Hauses Taxis wohlerworbenen Postrechte zu beharren und sich hierin gegenseitig zu schützen. In einer Vorstellung an den Kaiser wurde ganz besonders betont, daß der Graf von Taxis kein Deutscher sei, sich auch gar nicht in Deutschland aufhalte, das Geld nur aus dem Reiche ziehe, Ausländer anstelle und sich bei seiner Verwaltung der fremden Sprache bediene.

Trotzdem that Kaiser Leopold das möglichste, das Postwesen durch Erneuerung der seit Rudolph II. ergangenen Postmandate (Aufträge) zu schützen, natürlich fast ganz erfolglos; denn unter anderen errichteten Hessen-Cassel in Frankfurt a. M. neben dem Reichs-Postamte ein hessisches Post-Amt und Sachsen-Weimar eine eigene Landespost.

Im niedersächsischen Kreise erschien ein Graf von Gronsfeld als kaiserlicher Kommissarius, der im Hildesheim'schen und Braunschweig'schen fürstliche Postmeister absetzte und andere an deren Stelle ernannte. Selbstverständlich erklärten sich die beteiligten Fürsten auf dem Kreistage zu Lüneburg entschieden gegen ein solches Verfahren. Die Stände faßten 1662 den Beschluß, auf ihrem längst vor der Belehnung des Hauses Taxis wohlerworbenen Postrechte zu beharren und sich hierin gegenseitig zu schützen. Auf die Beschwerde der Fürsten wäre es beinahe zu einem Schluß des Reichstags gekommen. —

Im Jahre 1673 starb Claudius Lamoral von Taxis. Ihm folgte sein Sohn Eugen Alexander, der unterm 18. Mai 1677 mit dem Reichspost-Generalate belehnt wurde. Wieder (1860) erschienen kaiserliche Mandate gegen das Nebenbotenwerk, darunter ein besonders strenges gegen die Reichsstadt Ulm. Ulm gehörte neben Augsburg, Lindau und Nürnberg zu denjenigen Städten, welche dem Reichspost-Generalate die meisten Ärgernisse bereiteten.

Die Ulmer Boten führten das Posthorn, die Reichsbehörden nahmen es ihnen jedoch ab. Andere Städte dagegen erkannten die Reichspost-Regale an, und gaben in einem Vermittelungsschreiben vom 14. Juni 1681 für die genannten Städte ihre Ansicht kund,

„daß keiner Zeit die unziemliche Intention gewesen, daß Eurer Kaiserlichen Majestät hohen Postregal von Seiten der gesamten Frei- und Reichsstädte im geringsten einigen Einspruch oder Eintracht zu thun."

Das Reichspostwesen trat an manchen Orten überhaupt zu schroff und mißtrauisch auf. So hatte im Jahre 1683 Johannes Geiger, ein Stuttgarter Bürger, gegen ein Gehalt von 30 fl. mit Bewilligung der würtembergischen Regierung eine Landkutsche, welche wöchentlich einmal nach Heidelberg und Ulm gehen solle, errichtet, und kaum war sein Unternehmen bekannt geworden, als auch schon der Kaiser unterm 10. November 1683 den Administrator von Würtemberg, den Kurfürsten von der Pfalz, die Reichsstädte Augsburg, Frankfurt, Heilbronn und Ulm aufforderte,

„dieses Fuhrwerk nicht zuzulassen und selbigem den Durchgang in ihren Gebieten nicht zu gestatten;"

allein der Administrator meinte, daß durch solche Landkutschen dem Postwesen kein Abbruch geschehe. Noch war der Streit wegen dieser Landkutsche nicht beigelegt, als am Schlusse des Jahres 1683 sich ein neuer entspann. Ein Metzgerjunge, welcher eine Estaffette von Göppingen nach Ulm zu überbringen hatte, bediente sich, dem Verbot zuwider, des Posthorns. Der Reichs-Postmeister zu Ulm, Bernhard Pichelmaier, ließ ihm das Horn mit Gewalt abnehmen, was den damals gerade in Ulm anwesenden würtembergischen Gesandten, Dr. Rühlen, veranlaßte, die Herausgabe des Posthorns und Abbitte zu verlangen. Postmeister Pichelmaier beantwortete dieses und ein wiederholtes derartiges Ansinnen kräftig und wies namentlich die Anschuldigung, durch Abschneiden des Posthorns sich an der herzoglichen Livree vergangen zu haben, durch die Angabe zurück, daß die Schnur nicht die herzogliche Farbe gehabt habe, sondern grün, rot und weiß gewesen sei. Es ist wohl nicht zu verkennen, daß es schon bei diesem Vorfall nur auf eine absichtliche Beleidigung des Postmeister Pichelmaier und in seiner Person des Reichspostwesens abgesehen war. Noch mehr war dies jedoch der Fall, als bald darauf am 2. Dezember 1683

ein Metzger von Blaubeuren ebenfalls in Ulm sich erlaubte, einige Stunden lang vor dem Posthause und dem Gasthofe zum weißen Ochsen, in welchem der würtembergische Gesandte wohnte, auf dem Posthorn zu blasen und dadurch einen großen Zusammenlauf zu veranlassen. Diesmal war der Postmeister Pichelmaier sogar vor Mißhandlungen nicht sicher und genötigt, unter dem Beistande des kaiserlichen Gesandten, Grafen von Zeyl, sich zu flüchten. Über dieses Ereignis giebt das Reskript Kaiser Leopold's I. vom 11. Januar 1684 an den Herzog von Würtemberg, in welchem letzteren die Abstellungen solcher Thätlichkeiten befohlen wurde, Aufschluß. Ein ähnliches Reskript erging an die Stadt Ulm, und der Postmeister Pichelmaier erhielt einen kaiserlichen Schutzbrief.

In Bayern dagegen gewann Taxis um diese Zeit immer festeren Fuß. (Man vergleiche Seite 154.)

Im Jahre 1687 beschwerte sich Taxis darüber, daß neben dem vor etlichen Jahren in Nürnberg in's Leben getretenen „Jenaischen Landkutscher" sich unlängst wieder eine andere solche Jenaische Post-Kalesche hervorgethan habe. Der Nürnbergische Rat beruhigte indes Taxis mit der Aufklärung, daß diese Land-Kalesche lediglich einige male des Jahres „von den in Jena studierenden Studiosis" benutzt wurde.

Es fehlte sonach an Reibereien mit der taxisschen Post nicht.

Selbst den Lohnrößlern wurde durch ein kaiserliches Patent verboten, Personen weiterzuführen, die nicht wenigstens 3 Tage Aufenthalt im Orte gehalten hatten. Ferner sollte sogar

„kein Bürger oder Unterthan, der nicht von Alters her Pferde zum eigenen Gebrauch nötig, wie die Metzger und diejenigen so Ackerbau führen, von anderen Hantierenden aber Niemand auf bloß gewinnsüchtiges Absehn, Roß zu halten vergönnt sein."

Die Lohnrößler sollten sich auch in'skünftig nicht unterstehen, weder das Posthorn zu gebrauchen, noch die Leute von der Post abspenstig zu machen,

„oder mit vorreitenden Knechten und aufgebundenem Felleisen

die reisenden Personen zu führen, bei Strafe der Wegnahme solches Posthornes und 100 Goldgulden."

Solche Verordnungen gingen offenbar zu weit, hemmten den Verkehr und machten die Postbeamten des Taxis anmaßend. — Mitten in all' diese Streitigkeiten fällt die Einrichtung der ersten fahrenden Posten.

Im Jahre 1691 entstanden die Kurse von Stuttgart über Waldenbuch, Tübingen, Tuttlingen nach Schaffhausen, bei deren Errichtung Taxis sogar wegen des Nutzens, welcher dem Verkehr dadurch zuging, vom Herzog von Würtemberg dadurch unterstützt wurde, daß derselbe unterm 13. August (1691) an die betreffenden Ämter Befehl erteilte, hierzu Handreichung zu leisten, taugliche Personen, jedoch verbürgte Unterthanen, dazu vorzuschlagen, ihnen die gewöhnlichen Befreiungen zu gestatten, Weg, Steg und Brücken in guten Stand zu setzen 2c.

Die erste fahrende Post war 1690 zwischen Nürnberg und Frankfurt errichtet worden.

1681 wurde Eugenius Alexander von Taxis vom König Karl II. von Spanien in den spanischen Fürstenstand und 1695 vom Kaiser Leopold in dem Reichsfürstenstand erhoben.

Die Thurn und Taxis, mit der Zeit
In Fürstenstand erhoben,
Sie gaben überall von Fleiß
Und Sorgfalt reiche Proben;
Durch Güte und durch Kaufvertrag
Vergrößerten sie den Verlag
Der fest verbrieften Rechte.

Im Jahre 1702 gestattete der Herzog von Würtemberg dem Taxis einen neuen Postkurs von Cannstadt nach Schaffhausen anzulegen. 1702 wurde vom General-Postmeister auch eine neue Post-Kalesche über Coburg nach Leipzig angelegt. Infolge eines hierüber mit den Nürnbergern entstandenen Streites wurde 1704 zwischen dem Reichs-Postamt besonders zu Nürnberg, dann Sachsen-Coburg und Saalfeld wegen solcher Kalesche beschlossen,

den bisherigen Postwagen zwischen Nürnberg, Coburg und Leipzig wie bisher zu belassen,*)

weitern Anschluß für denselben nach Saalfeld und nach Dresden zu veranlassen,

einen weiteren Anschluß über Saalfeld nach Pößneck, Oppurg, Neustadt a. O., Groß-Ebersdorf, Gera und Leipzig zu errichten,

die von Coburg über Meiningen, Eisenach Wannfried, Cassel und so fort bis nach Holland gehende Post-Kalesche in besseren Gang zu bringen, und

endlich eine Post-Kalesche von Nürnberg auf Augsburg und Regensburg gegen die Schweiz zu etablieren.

Infolgedessen gingen vom Jahre 1705 an die Wagen zu gewissen Tagen und Stunden von Nürnberg ab und nicht nur die reisenden Personen, deren acht mit diesen Post-Land-Kutschen befördert werden konnten, sondern auch Pakete, Ballen, Schachteln und Kaufmannswaren konnten zentnerweis für einen nach Anzahl der Meilen festgestellten Preis fortgeschafft werden. Die reitenden Posten blieben neben den fahrenden bestehen.

Wegen dieser Neuerung erhuben wiederum die Nebenboten, Fuhrleute und Lohnrößler und selbst Städte und ihre Obrigkeiten laute Klagen, weil dadurch „dero uralten hergebrachten und wohleingerichteten Botenwesen“ total ruiniert würden. Besonders zeichnete sich der Nürnberger Magistrat wieder aus. Er traf, nachdem seine Verwahrungen Taxis gegenüber fruchtlos geblieben waren, die Anordnung, daß zwar:

„den kaiserlichen bis dato gewöhnlichen Ordinari und Extraordinari reitenden oder fahrenden Posten der ungehinderte Lauf gelassen, diese ankommenden und abgehenden neuerlichen taxis'schen Post-Landkutschen aber solle man mit aller Bescheidenheit zurückweisen, den Personen und Waren aber die Passage — doch ohne den Postwagen — ungehindert gestatten.

*) Hartmann, Gesch. der Posten.

Nach Ausführung dieser Anordnung richtete Taxis Beschwerden an den Reichs-Hofrat, den Reichs-Convent, und an den Protektor des Reichs-Postwesens, den Kurfürsten von Mainz, und seine fahrenden Posten blieben fortbestehen.

Zu dem zu Ende des siebzehnten Jahrhunderts errichteten Schaffhausener Kurs legte Taxis 1705 noch eine weitere Post über Dünkelsbühl nach Cannstatt an. Zwar suchten die Nürnberger Boten durch Einrichtung eines Fuhrwerks diesem entgegenzuarbeiten; aber durch den Herzog begünstigt, gedieh der Kurs Dünkelsbühl-Cannstatt immer besser und die Nürnberger Postfuhren gingen wieder ein.

Im Jahre 1708 errichtete Würtemberg eigene Landesposten zum Leidwesen des Hauses Taxis und des Kaisers. (Man vergleiche Seite 165.)

Ein Dekret Kaiser Josephs I. erklärte schließlich alle Posteinrichtungen des Herzogs von Würtemberg für null und nichtig und forderte in einem besonderen Mandate alle benachbarten Kreisstände und Reichsstädte auf, die neuen Posten zurückzuweisen. Die Eingeschüchterten gehorchten, und wenn nun Herzog Eberhard auch am 10 Juni 1710 eine entschiedene Deduktion (siehe Seite 165) amtlich veröffentlichen ließ, in der er sein Postregal mit schlagenden Gründen verteidigte, so geriet das würtembergische Postwesen durch die fortbestehenden kaiserlichen Maßregeln doch so in Verfall, daß die würtembergische Regierung schließlich nachgab, die Reichsposten wieder aufnahm und die eigenen Posten dem Hause Taxis verpachtete.

V.

Noch immer war die Verheißung des westphälischen Friedens, daß einer der nächsten Reichstage das Postwesen regeln würde, unerfüllt geblieben, wenn die Postangelegenheiten auch häufig erörtert worden waren. Auch vor der Wahl Josephs I. zum römisch-deutschen Kaiser, welche im Jahre 1705 nach Leopold's I. Tod erfolgte, wurde das Reichs-Postwesen in Erwägung gezogen, indem dem kurfürstlichen Kolle-

gium zur Abfassung der kaiserlichen Wahl-Kapitulation von den Reichsfürsten ein Vorschlag dahin vorgelegt wurde:

„Der Artikel, wie solcher über das Postwesen im kurfürstlichen Projekt der Wahl-Kapitulaltion begriffen sei, beschwere in vielen Dingen die Stände, in deren Gebiet der Reichspostmeister die Posten anordne; denn warum sollen die Postbedienten vor Personaldiensten, vor Accise und anderen dergleichen Abgaben befreit sein?

Warum soll der Reichspostmeister in den Territorien der Stände Posten nach Belieben anstellen können und die Stände angehalten sein, ihm hierzu Wohnungen und andere Bequemlichkeiten zu verschaffen? Warum soll der Landeshoheit ein solcher Eintrag geschehen, daß die Reichsstände dem Stadt- und Landbotenwesen, welches doch dem gemeinen Besten so nützlich und den Reisenden so nötig ist, nicht gehörig zu ordnen vermögen? Warum soll ein Stand des Reiches leiden müssen, daß sich in seinem Gebiete Leute und Körperschaften festsetzen, welche seine Gerichtsbarkeit nicht anerkennen, sondern unter dem Schutze und der Autorität eines ausländischen, in Brüssel sitzenden Grafen oder Fürsten ihr eigenes Wesen haben und gleichsam einen Staat im Staate bilden? Warum soll man zusehen und geschehen lassen, daß der Reichs-Postmeister nach seinem eigenen Belieben die Briefe taxiere und so den Ständen und ihren Unterthanen gleichsam eine Steuer auflege und solche schätze?“

Die weltlichen Stände schlugen nun zur Beseitigung dieser Beschwerden folgende Fassung des Artikel 29 der Wahl-Kapitulation vor:

„Der Kaiser will keineswegs gestatten, daß den den Kurfürsten, Fürsten und Ständen in ihren Ländern der Posten halber gemachten oder noch zu machenden Verordnungen ein Eintrag, Beschwerde oder Verhinderung zugefügt oder ihnen Postmeister, Postverwalter und Posthalter wider ihren Willen aufgedrungen werden, wie er denn auch keine Prozesse, Mandate, Dekrete oder Inhibitiones (Einstellungen) darwider erkennen noch ergehen lassen will, sondern es sollen diesfalls die Stände des

Reichs bei ihren von altersher zustehenden Rechten, Freiheiten, Territorial-Gerechtigkeit, Hoheit, Gebrauch, Besitz und zum Teil deswegen vorgegangenen Verträgen unbeeinträchtigt gelassen werden. So viel aber die Regulierung der Taxe betrifft, darüber hat man sich allerseits noch zu vergleichen."

Zum Glück für Taxis drang dieser Vorschlag, der das Ende seiner Postherrschaft bedeutete, nicht durch. Österreich, auf dessen Seite die geistlichen Stände waren, berief sich auf das kaiserliche Postregal und Reservatrecht. Infolge dessen wurde in Josephs Wahl-Kapitulation (1690) nur gesetzt,

„daß, da gegen die Reichspost nicht geringe Beschwerden geführt und diese nach Anweisung des westphälischen Friedens auf den Reichstag ausgesetzt worden seien, der Kaiser unter Beobachtung dessen keineswegs gestatten wolle, daß die Reichsstände in ihren Ländern, wo kaiserliche Postämter vorhanden und hergebracht seien, solche Personen, welche nicht Reichsunterthanen seien und deren Treue man nicht versichert sei, angesetzt werden und dieselben von den Realbeschwerden befreit seien, daß der Kaiser den General-Reichspostmeister anhalten wolle, seine Posten wohl zu versehen, die Briefe treu und richtig gegen billiges Postgeld zu befördern und so zu keiner ferneren Klage Ursache zu geben."

In Bezug auf die Worte:

„wo kaiserliche Postämter vorhanden und hergebracht,"

begehrte Kursachsen die Stelle folgendermaßen gefaßt zu sehen:

„damit in den Kurfürstentümern und Ländern, wo dergleichen Postämter nicht seien, selbige daher nicht etwas für sich zu erzwingen suchen möchten, damit die kaiserlichen Postämter in denen Ländern, wo sie sonst nichts zu thun haben, auch künftighin nichts zu prätendieren Gelegenheit nehmen möchten."

Ähnliches wünschte Kurbrandenburg: „Der Artikel sei so einzurichten, daß er den Kurfürsten, welche das Postrecht in ihren Ländern hergebracht, nicht nachteilig sei." —

Am 17. April 1711 starb Kaiser Joseph I. Zu seinem Nachfolger wurde Kaiser Karl VI erwählt.

Wieder erhoben bei Artikel 29 „das Postwesen im

Reich" betreffend, einige Stände allerhand Einwendungen, wie „es seien blos „verbürgerte" Beamte anzustellen, — die Gerichtsbarkeit der Ortsobrigkeiten in nicht amtlichen Sachen seien anzuerkennen, — die Postbediensteten sollen von keinen Real- oder Personal-Abgaben befreit sein" u. a. m.

Diese Anträge fanden indessen keine Annahme. Der Artikel wurde wie in der Josephinischen Wahl-Kapitulation abgefaßt. Auch wurde das Reichs-Postgeneralat sogar noch gegen die Paar'schen Eingriffe durch die Verfügung gesichert, daß dasselbe „sowohl bei kaiserlicher Majestät und Hofstaat, als sonsten im Reiche in ruhiger Einnehmung, Bestellung und Austeilung der Briefe und Pakete gelassen werden solle."

In einem Zusatze heißt es indessen:

„Jedoch sollen und wollen Wir auf diesen Artikel, das Postwesen belangend, insolange halten und auch halten lassen, bis von Reichs wegen ein Anderes beliebt werden wird."

Am 11. März 1713 erhielt die Reichs-Postordnung und zwar mit der angeführten Klausel der Wahl-Kapitulation ihre Bestätigung.

Eine ungestörte Thätigkeit war dem Reichs-Postwesen übrigens auch jetzt nicht beschieden, und seine Streitigkeiten und Prozesse nahmen kein Ende. Es seien davon nur etliche wichtigere angeführt.

Im Jahre 1714 prozessierte das Reichs-Generalat gegen den Magistrat von Wetzlar und den Wetzlarer Bärenwirt wegen Verführung der Reisenden.

1715 entstanden Streitigkeiten mit dem Kurfürsten von Köln wegen Beeinträchtigung des Postregals und Postrechts.

1716 erhob Taxis Klage gegen den Kurfürsten von Sachsen wegen Anlegung eines Postwagens von Leipzig nach Frankfurt a. M. und gegen Hessen-Cassel wegen Anlegung eines solchen von Cassel über Hersfeld nach Fulda.

Im Jahre 1718 geriet Taxis in Streit mit Nassau-Oranien wegen Errichtung einer Hessisch-Oranisch-Nassau-Dietzischen Post; 1719 mit dem Bischof vom Münster wegen Nicht-

öffnung der Stadtthore und wegen verbotener Briefsammlung; 1724 mit Lübeck, 1725 mit Schaumburg-Lippe wegen Beeinträchtigung des Postregals.

Im Jahre 1730 wurde gegen die Stadt Köln ein Befehl ohne Vorbehalt (mandatum sine clausula) des unzuläuglichen Botenwerks und Anlegung eines Postwechsels zwischen Köln und Frankfurt und Köln-Holland wegen, erwirkt.

1731 wurde der Stadt Bremen die Errichtung eines doppelten Postwagen-Kurses untersagt, 1732 wurde ein Befehl gegen den Magistrat zu Wetzlar erlassen, weder jetzt noch künftig Hessen-Casselschen vorhandenen versuchten Postanlegungen ein Comptoir zu gestatten u. s. f.

Recht bezeichnend für die deutschen Postzustände jener Tage ist die nachfolgende Bestallungs-Urkunde der ersten Post im Wittgensteiner Lande, wie sie im Jahre 1731 eingerichtet worden ist und auch wirklich bestanden hat, bis Thurn und Taxis darin eine Schmälerung seiner Rechte gefunden:

„Wir Casimir, zu Sayn und Wittgenstein, Herr zu Homburg, Vallendar und Neumagen vor Uns und Unsere Gräflichen Erben und Nachkommen thun hiemit Kund und zu wissen, als Wir dem gemeinen Wesen zu Dienst und bevorab zu Förderung noth- und nützlicher Correspondenzien, wie auch Unserer hiesigen Hofhaltung und andern, so Fremden als Einheimischen zumahl Reisenden zu desto besserm Behuf und bequemerer Fortkunft bey Uns beschloßen, anstatt des zeithero wöchentlich einmal zwischen hier und Marburg hin und wieder gegangenen ordinari Post-Boten eine fahrende Gelegenheit anzulegen, und dann des andern die erforderliche Sorgfalt und Veranstaltung samt allem Kosten-Verlag, insonderheit zu Anschaff- und Unterhaltung Postknechts, Geschirr und Pferde gegen einen von Uns dazu verwilligten Beytrag und sonst zu behaltenden billigen Tax zu übernehmen der hiesige Handelsmann, Unser Lieber Getreuer Philipp Jacob Küster, in unterthäniger treue sich erbotten, daß Wir solchemnach ermeldeten Küster kraft dieses hiezu die Uns,

als Landesherrn, kraft Unsers Post-Regals, zustehende Erlaubnis und Freyheit ertheilen, ihn auch zu Unserm Post-Verwalter hiemit dergestalt bestellen und annehmen, daß er sothane Post zwischen hier und Marburg mittelst Annahme und Unterhaltung eines getreuen, sorgfältigen und handvesten Postknechts, auch Anschaffung tüchtiger starker Pferde und Geschirre förderlichst und längst mit der jetzt bevorstehenden Oster-Messe gebührend anstellen, in Schwang bringen und alle Wochen einmal ordentlich hin und wieder führen, sondern auch, im Fall es begehret wird, die passagiers mit extra-Posten zu Pferd oder Wagen fortschaffen, weniger nicht auch die ordentliche Posten demnächst bei verspürendem guten Fortgang, erheischender gemeiner Nothdurft und Nutzbarkeit nach, mit unserm Vorbewußt auf andere Orte von hier aus erstrecken, und damit seinem besten Vermögen nach, wie es bei Posten im Römischen Reich gewöhnlich, schalten und walten, in dem allen aber von Niemanden als Uns und Unsrer nachgesetzten Regierungs-Cantzlei, dependiren, und die nötige direktion annehmen, im Übrigen jedoch sich treu und redlich, auch gegen Jedermann, promt, willfährig und billig erfahren lassen, und Niemanden von denen, so dieser Posten Gelegenheit sich zu reisen, oder Brief-Paquet und Fracht-Bestellungen bedienen werden, übersetzen, oder sonst hart traktiren, sondern die Reisenden wohl fördern, die ihm anzuvertrauende Briefe, Paquete und Waaren wohl verwahrt, sicher und richtig bestellen und gehöriger Orten einliefern lassen, das ganze Postwesen aber beständig in guten Stand und Fortgang erhalten, des Endes auch sowohl mit denen Kaiserlichen, als Ihre Königliche Majestät in Schweden, Fürstlichen Hessischen Post-Officianten in vertrauliche intelligenz und correspondenz treten und solche bestmöglichst zu cultiviren suchen, die weiter als nach Marburg gehenden Briefe, Paquete und Waaren mittelst richtiger Post-Charten und Verzeichnisse an sie allemal wohl adressiren, und dergleichen hinwiederum von ihnen annehmen, über das alles aber auch vor sich selbst und zu männiglichs zuverlässiger Erholung

richtige Bücher halten, und also nichts von dem, was einem treuen, klugen und vigilanten Post-Verwalter obliegget und geziemet, negligiren solle und möge. Worgegen Wir ihme bei sothaner Post-Verwaltung nicht nur gnädigen Schutz und Handhabung versprechen, sondern auch zum Beitrag an denen hierauf zu verwendenden Kosten ein für allemal ein Post-Chariot pro Inventario anschaffen, und sodan alljährlich aus Unsrer Rent-Cammer dreißig Rthlr. current sammt einer Livree und Posthorn vor den Knecht zu erheben kraft dieses assigniren und anweisen, weniger nicht hierüber von jeder reisenden Person sammt ihrer etwa zwanzig bis dreißig Pfund schweren Equipage die Meile einen Orts-Gulden, von einer Extra-Post aber vor jedes Pferd einen halben Gulden, vor jeden Brief von hier bis Schwarzenau einen Creutzer, von hier bis Wetter oder Marburg Einen albus, von jedem Paquet oder Pfund noch eins so viel, von mehrern Pfunden bis zu einem Viertel Centner bis Schwarzenau zween, bis Wetter fünf und bis Marburg sechs albus, von einem Centner aber bis Marburg vierundzwanzig albus, von baarem Gelde zu hundert Rthlr. einen halben Orts-Gulden und von andern Kostbarkeiten nach Proportion des Werths eben so viel zu nehmen verstatten, jedoch daß von Unsern und derer in Unsern Geschäften begriffenen Bedienten, Personen, Briefen und Waaren ihm nur die Helfte vor das alles gegeben werde. Weßhalben er Uns nicht nur an Eidesstatt handgebend angelobet, sondern auch schriftlich Revers ausgestellet, um dem also getreulich und gehorsamst nachzuleben.

Befehlen hierauf allen und jeden Unsern Geist- und Weltl.-Räthen, Bedienten und Unterthanen, ihn bemeldten Küster und die seinige bei dieser ihm ertheilten Funktion und Freiheit in alle wege bis an Uns gegen männiglich zu vertreten, zu schützen und zu handhaben, auch respective ruhig, ungehindert und ungestört zu lassen und zu fördern, als lieb einem jeglichen ist Unser Landesherrliche Ungnade und hierüber eine Poen von funfzig Rthlr., deren eine Helfte Unserm Fisco, die andere aber ihm Küstern anheim fallen solle, zu

vermeiden. Weilen aber dieses ein neues und also noch mißliches werck, die Zeiten auch veränderlich; Als behalten Wir uns bevor, nach Erheischung derer Umstände allenfalls diese Bestallung und Freiheit, jedoch nicht ohne erhebliche Ursachen und ohne Unsers Post-Verwalters oder derer Seinigen ohnverschuldeten Schaden, nach Verfließung eines Jahrs oder auch folgends nach ein halb Jahr vorhero zu thuender Aufkündigung hinwiederum aufzuheben, oder sonst Unserm Gutbefinden gemäß zu verändern, gleichwie auch mehrbemeldten Philipp Jacob Küstern, im Fall es seine Gelegenheit nicht litte, länger dabei zu verharren, die Aufkündigung obiger Gestalt in geziemendem Respect zu thun reciprocè frey stehen solle.

Deßen zu wahrer Urkund haben Wir diesen Bestall- und Befreyungs-Brief mit Unsrer eigenhändigen Namens-Unterschrift bestärcket, und mit Unserm Lehens-Sigel zu bedrucken verfüget. So geschehen und geben Berleburg, den 22. Febr. 1731. Casimir.

(L. S.) Graf zu Sayn und Wittgenstein.

Unterthänigster ohnvorgreiflicher Vorschlag:

1) Ob nicht wohl zu Bestreitung der vielen un Kosten die Bestallung so in 30 Thlr. oder 15 Malter Haber bestanden, könte vorauß erhalten, wie nicht weniger
„Fiat quartaliter."

2) etwas Vorschuß zu Francirung und außlößung der Briefe alß auch
„etiam"

3) das Porto von Büchern, wovon bishero der Centner mit 24 Alb. und vom Gelde und andern präciösen sachen pro 100 Thlr. $^1/_8$ fl. bezahlt worden, in Etwas gnädigst zu erhöhen, weilen auch
„abgeschlagen,"

4) Zeithero großer unterschleiff in Briefen vorgangen, deren sehr viele in Große Paqueten und Waahren gepackt worden sind, solche nicht mehr möchten passiren,

sondern nach Herrschaftlicher Postordnung zur straffe gezogen werden, ingleichen;
„Soll, soviel möglich, verändert werden.“

5) Keine Paquete-Briefe mehr (außer die Herrschaftlichen) unter dem ordinairen porto gehen zu laßen, sondern gnädigst zu verstatten, daß solche nach dem gewicht, gleich andern Postordnungen, möchten bezahlt werden.
„Sollen gewogen werden.“

6) Alle Briefe (außgenommen die Hohe Herrschaftlichen) in dem Posthauße abzuholen, besonders aber die Jenigen, welche difficile zu bestellen und Juden-Briefe, gestatten zu dem Ende eine Tafell vor das Hauß nach an Kunft der Post gehangen, auf welche die Jenigen sollen verzeichnet werden. Woferne als dann ein Brief nicht denselben Tag abgehohlt, sondern biß auf den andern liegen bliebe, so daß genöthiget würde, solche gehörigen orths ein zusenden, derselbe ein kr. weiter vor den Brief alß das Porto ist, entrichten solle; auch
„Soll geschehen und wo einer oder der andere durch den Post-Knecht sich seine Briefe bringen lassen will, muß er demselben eine gratiale geben und dieser vor die Bezahlung des porti stehen.“

7) Gnädigste Verordnung ergehen zu laßen, daß keine Briefe mehr auf conto möchten gegeben werden, sondern sogleich bei derselben außhändigung baar bezahlt werden; in Gleichem
„Fiat“

8) Gnädigst zu verstatten, daß die Herrschaftliche Post-Chaise in esse und brauchbahren stande erhalten als auch den Beschlag des Pferdes gnädigst frey geben werden.
„Fiat; doch muß der Post-Knecht vereidigt werden, alle sorgfalt bei der gute unterhaltung solcher Chaise anzuwenden und aller brechbare bei Zeiten repariren zu lassen, auch alles alte Eisen wieder getreulich in die Hoff-Schmidte zu liefern. C. G. z. S. u. W.“

So lag das Reichs-Postgeneralat in stetem Streit mit seinen Widersachern. —

Am 20. Oktober 1740 starb Karl VI. Als Karl VII. von Bayern als sein Nachfolger gewählt wurde, erhielt Artikel 29, „das Postwesen“ betreffend, abermals Zusätze und Änderungen. So wurde dem § 3 zugefügt:

„Dagegen soll den gemeinen Land- und städtischen Boten unterwegs und zwischen den Orten, wo aus und hin ein Bote Kommission hat, die Mitbringung und Sammlung der Briefe, Wechselung der Pferde und Aufnehmung der Personen und Pakete nicht zugelassen, sondern die Reichsstände und deren gehende, reitende und fahrende Boten hierunter den bereits in den Jahren 1616, 1620 und 1636 ergangenen kaiserlichen Patenten, Dekreten und Reskripten sich gemäß bezeigen und solchergestalt dieses Botenwesen sowohl der Kur-Mainzischen Post-Protektion, als dem Reichs-General-Postmeister und sonst männiglich ohne Nachteil sein.“

Aus dem Entwurf der Kapitulation hatte man die Worte „Kaiserliche Reichs-Postregale“ ausgelassen und dafür gesetzt: „allgemeinem Reichs-Postlaufe und sonst männiglich ohne Nachteil.“

In § 4 mußte der Kaiser versprechen, „die Verfügung zu thun, daß das kaiserliche Reichs-Postamt in seinem Esse allenthalben erhalten und sowohl bei der kaiserlichen Person und Hofstaat als sonsten im Reich in ruhiger Einvernehmung, Bestellung und Austeilung der Briefe u. s. w. belassen werde.“

Im Jahre 1739 starb Fürst Anselm Friedrich von Taxis in Brüssel. Als im Jahre 1743 sein Nachfolger, Fürst Alexander Ferdinand, die Belehnung nachsuchte, bat er um Aufnahme dieses § 4 in den Lehenbrief, was auch geschah. —

Im 18. Jahrhundert begann die Post immer mehr ihren weltbürgerlichen Charakter zu entfalten. Auch der geistige Verkehr begann sich der postalische Thätigkeit immer mehr zu bedienen. Der Buchhandel dehnte sich aus, und das zunehmende Zeitungswesen nahm die Thätigkeit der Post fortwährend mehr in Anspruch. (Man sehe das Kapitel „Post und Presse“.)

Die verschiedenen deutschen Postverwaltungen begannen zu begreifen, daß es besser sei, statt sich untereinander zu befehden, gemeinschaftlich neben einander zu arbeiten, und es kam der

Vertrag von Wesel (1722) zwischen Preußen und dem Fürsten Anselm von Taxis (man sehe Seite 30) zu stande, der bis zum siebenjährigen Kriege segensreiche Folgen hatte.

Um jene Zeit war der Standpunkt der Post-Anstalten in Deutschland etwa kurz folgender: Österreich sonderte sich streng ab; eigene landesherrliche Posten gab es in Preußen, Sachsen, Hannover, Hessen*) und Braunschweig ꝛc. In den südwestlichen Staaten dagegen, in den Rheinländern, den Reichsstädten und den Bistümern Münster, Paderborn, Osnabrück und Hildesheim befanden sich Reichsposten. (Die genannten Bistümer gestatteten jedoch auch einzelnen Reichsfürsten die Anlegung von Posten.) Den Reichsposten gehörten ferner alle von Brüssel, Antwerpen, Gent, Mastricht, Lüttich, Aachen, Straßburg und Schaffhausen nach den nördlichen Handelstädten, Bremen, Hamburg, Lübeck ꝛc. führenden Kurse.

Aus dieser Übersicht geht hervor, daß Thurn und Taxis über die wichtigsten Kurse Deutschlands zu verfügen hatte. Wo aber das Haus Taxis nicht zu gebieten hatte, da war es zur Vermittelung der einzelnen Kurse unentbehrlich, und so gab es bald keinen Landesherrn in Deutschland, der nicht zu Verträgen mit den Inhabern des Reichspostwesens genötigt gewesen wäre. Auch gewann die Reichspost durch den vermehrten Verkehr und durch die verbesserte Verwaltung, die den früheren Verschleuderungen ein Ziel setzte. Das Publikum aber gewann und verlor zugleich durch die Konkurrenz der landesherrlichen und der Reichsposten. Die Konkurrenz gab nämlich Anregung zu manchen Verbesserungen; dagegen fehlte es andererseits nicht an Beispielen, daß die gegenseitige Eifersucht zu mangelhafter Beförderung oder gar zu gewaltsamer Unterbrechung des Postenlaufes führte. —

Im Jahre 1744 erhob Kaiser Karl VII., dem das Haus Taxis in Geldverlegenheiten häufig entgegenkam, das Reichs-Postlehen zu einem **Reichs-Thronlehen.** Das betreffende Diplom nennt den Fürsten von Thurn und Taxis Erb-General- und Obrist-Hofpostmeister.

---

*) In Kurhessen waren die anfangs aufgenommenen Reichsposten durch die Landgräfin Amalie Elisabeth entfernt worden.

Karl VII. starb schon am 20. Januar 1745. Ihm folgte Franz I. Über das Postwesen wurden keine Erinnerungen bei der Wahl-Kapitulation Franz I. gemacht. Am 30. Mai 1747 erhielt Fürst Alexander von Thurn und Taxis das Lehen, und 1754 wurde er trotz des Widerspruches der Altfürstenhäuser mit Virilstimmen in den Reichsfürstenstand eingeführt. Er hatte diese Einführung (wie Seite 42 berichtet) namentlich Friedrich II. von Preußen zu danken, war aber nichts weniger, als dankbar dafür. Er suchte seine Macht auszudehnen und erwirkte reichshofrätliche Beschlüsse in Wien gegen Hannover, Braunschweig und Hessen-Cassel, wo er an Stelle der landesherrlichen Posten die Reichsposten mit Gewalt einführen wollte, und das Haus trug sich allen Ernstes mit dem Plane, das Postwesen in ganz Deutschland unter seine Botmäßigkeit zu bringen.

Allein auch mit Hannover, Braunschweig, Hessen u. a. gelangte Taxis ebenfalls nicht zum Ziele. Es kam eine Übereinkunft des deutschen Fürstenbundes zustande, welche bestimmte,

„vorzüglich mit allem Nachdruck darauf halten zu wollen, daß sämtliche Stände des Reiches bei ihren Landen und Gerechtsamen unbeschadet und ungekränkt belassen und dabei auf keine Weise beunruhigt werden.“ —

Im Großen und Ganzen stand die Taxis'sche Post in der Zeit von Beendigung des spanischen Erbfolgekrieges bis zum Ausbruch der französischen Revolution auf der Höhe ihrer Macht. Die Streitigkeiten mit Paar waren bereits im Jahre 1770 beigelegt.

Man hat berechnet, daß das Haus Thurn und Taxis im 18. Jahrhundert jeden Tag 20,000 Livres verdiente, was einen Reingewinn von 4 Millionen pro Jahr ergiebt, obgleich die Post, die nicht bloß Briefe, sondern auch Reisende beförderte, 20,000 Bedienstete und noch mehr Pferde brauchte.

In Deutschland besaß es eine Menge von Häusern, Schlössern und Gütern. In Frankfurt a. M. gehörte ihm der Palast, in welchem einst der deutsche Bundestag, traurigen Angedenkens, seine Sitzungen abhielt.

In Schwaben kaufte die Familie die Herrschaften Scheer und Friedeberg an der Donau um den Preis von 4,500,000 Franks. Die meiste Freude scheint ihr die Erwerbung von St. Emmeran bei Regensburg gemacht zu haben. Alexander Ferdinand von Thurn und Taxis, geboren 1704, verlebte jeden Winter in dieser großen und berühmten Abtei. Dieser Fürst Alexander Ferdinand war der erste Gesandte des Kaisers beim Reichstag von Regensburg. Seine ungeheueren Reichtümer erlaubten ihm eine glänzende Repräsentation. Er hielt offene Tafel. gab große Bälle, ließ Komödie spielen, Feuerwerke abbrennen, veranstaltete auf seinen Besitzungen große Hetzjagden. und dergleichen mehr. In seiner Kapelle befanden sich die ersten Musiker Deutschlands. Ein Heer von Bedienten, Reitknechten und Läufern bevölkerte die Abtei und ihre Nebengebäude.

Die Konzerte waren öffentlich. Eine Menge von Verschönerungen. die der Fremde in und um Regensburg bewundert, verdankt man der Familie Thurn und Taxis. Sie hatte das Stadttheater gemietet und überließ es den Schauspielern umsonst.

Fürst Alexander war eine Zeit lang die Stütze Karl's VII. und zahlte alle Ausgaben desselben, während der unglückliche Kaiser in Frankfurt a. M. lebte, nachdem ihn die Österreicher aus Bayern vertrieben hatten.

Das Haus Taxis trat in dieser Periode auch seiner Macht entsprechend anmaßend auf. „Anfangs" — sagt Stängel — „hatte man um die Zulassung der Reichspost nachgesucht, die Bedenklichkeiten der Reichsstände durch mehrfache Zugeständnisse entfernt und selbst eine widerrufliche Aufnahme für zureichend erkannt, — allmählich fühlten die Reichsstände allerdings, daß die Taxis'sche Post immer weiter greife. Man zeigte dagegen die Gerechtsame in den kaiserlichen Postmandaten, man sprach nun von Recht und Schuldigkeit; man erklärte, daß man dem kaiserlichen hohen Postregal, dem Reservatrecht des Kaisers, nichts vergeben dürfe. Man sprach die Postdiener

von aller Unterordnung unter die Obrigkeit,*) von allen Abgaben frei; Spanier, Italiener, Franzosen und Belgier wurden als Postmeister besoldet."

Geraume Zeit hatte die Reichspost nur Reitposten und befaßte sich nicht mit Beförderung von Geld, Kostbarkeiten und sonstigen Waren; sie zog diese Gegenstände, als zu Ende des 17. Jahrhunderts die fahrenden Posten sich einbürgerten, aber ebenfalls zu ihren Gerechtsamen.**) Der Kaiser, der Reichs-Hofrat und der Protektor des Reichs-Postwesens, der Kurfürst von Mainz, unterstützten Taxis bei seinem Vorgehen, die Reichspost auszubreiten, natürlich mit Ausschluß der österreichischen Erblande, und die Taxis'sche Post war allerorten unermüdlich im Kampfe „zur Konservirung des einem römischen Kaiser einzig und allein angehörenden Postregals."

Da erschütterten die der großen französischen Revolution folgenden Kriege nicht nur das zerfahrene römisch-deutsche Reich bedenklich, sondern auch die deutsche-Reichspost. Brabant und Flandern standen bald nach Ausbruch der Revolution in Paris in offenem Kampfe gegen die österreichische Herrschaft und ganz Lüttich gegen seinen Fürst-Bischof, und Taxis verlor dadurch in den genannten Ländern seine Posten.

Diese Verlegenheiten des Hauses Taxis nahm vorerst Hannover wahr, sich der Taxis'schen Posten ganz zu entledigen, und hob im Juli 1790 plötzlich sämtliche Reichs-Postämter in seinem

*) Unter anderem geriet das Reichs-Postgeneralat (1778 und 1785) mit der Reichsstadt Frankfurt wegen der Gerichtsbarkeit in heftige Prozesse.

Der Fürst von Thurn und Taxis als Erb-General-Postmeister im Reiche, beanspruchte die Gerichtsbarkeit über alle beim Postwesen Angestellten, als eine dem kaiserlichen Postregale anhaftende Befugnis; der Frankfurter Magistrat behauptete dasselbe Recht als Landeshoheit, und vermöge des nach gemeinem Recht, durch das Domizilium begründeten Rechtsstandes in allen das Postwesen nicht berührenden Gegenständen.

**) Der Ursprung der deutschen fahrenden Posten ist in den Hamburg-Nürnberger Botenfuhren zu suchen, die schon in den frühesten Zeiten der Hansa entstanden. Die Taxis'schen Posten waren mit diesen Fuhreinrichtungen in Verbindung getreten.

Gebiete auf, Taxis nur den freien Durchgang seiner Posten aus Bremen und Hamburg nach Frankfurt und Nürnberg belassend.

Bald folgte Herzog Ferdinand von Braunschweig dem Beispiele Hannovers und nahm an Stelle des Taxis die Post in eigene Verwaltung. (Man vergl. die Kap. Braunschweig und Hannover.)

Friedrich Wilhelm II. von Preußen, den der Fürst Karl Anselm von Taxis um seine Vermittelung bat, enthielt sich der Einmischung, und diese Gebiete blieben für Taxis für immer verloren. (Man vergl. Seite 59.)

Der Friede von Lüneville (9. Februar 1801) setzte den Rhein als Grenze zwischen Deutschland und Frankreich fest. Unter die Zahl der schadlos zu haltenden Fürsten gehörten auch der Fürst von Thurn und Taxis wegen des völlig aufgehobenen Besitzes der Reichslehen-Postanstalten am linken Rheinufer und und deren Einkünfte, ferner als Erb-General-Postmeister der österreichischen Niederlande und als kaiserlicher Reichs-General-Erbpostmeister in Deutschland mit seinen Posten in den cleveschen Provinzen, Jülich, Zweibrücken und in den Bistümern Köln und Trier.

Der Reichs-Deputations-Hauptschluß (25. Febr. 1803) teilte Taxis zur Schadloshaltung für die Einkünfte der Reichsposten in den Frankreich überlassenen Provinzen einige Ländereien zu und setzte fest:

„Übrigens wird die Erhaltung der Posten des Fürsten von Thurn und Taxis, sowie sie konstituiert sind, garantiert. Demzufolge sollen die gedachten Posten in dem Zustande erhalten werden, in welchem sie sich, ihrer Ausdehnung und Ausübung nach, zur Zeit des Lüneviller Friedens befanden. Um diese Anstalt in ihrer ganzen Vollständigkeit, sowie sie sich in besagtem Zeitpunkte befand, desto mehr zu sichern, wird sie dem besonderen Schutze des Kaisers und des kurfürstlichen Kollegiums übergeben."

Zudem erhielt das Haus Taxis einen Länderbesitz von 7 Quadrat-Meilen als Entschädigung für seine Posteinkünfte in

den verlorenen Ländern. Es waren Stadt und Stift Buchau, die Abteien Marchthal und Neresheim, die Herrschaft Ostrach nebst Sommerberg und mehrere Dörfer.

In kluger Voraussicht der Zukunft schloß Taxis eine Reihe von Verträgen, um sich seinen Postbesitz zu sichern; so mit Nassau und Hessen-Darmstadt (1804), mit Baden, Würtemberg, Pfalz, Bayern, Würzburg, Sachsen-Hildburghausen, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Coburg und den reußischen Fürsten. Aber schon unmittelbar nach dem Preßburger Frieden (26. Dez. 1805) verwies ihn Würtemberg aus dem Lande und nahm das Postwesen in eigene Verwaltung. Dasselbe geschah (1806) im Herzogtum Berg und dem Reste des clevesschen Landes, zu dessen Herzog Napoleon Prinz Mürat ernannt hatte. Dann trafen die Reichspost noch schwerere Schläge. Mit der Stiftung des Rheinbundes (12. Juli 1806) und mit der Abdankung Kaiser Franz II. brach mit dem römisch-deutschen Reich auch seine Reichspost zusammen.

Im Krieg, der achtzehnhundert fünf
Bis fünfzehn schier gedauert,
Hat Reichs-Postmeister auch umsonst
Auf viel Verdienst gelauert,
Und erst als wieder Friede kam,
Das Postfach frischen Aufschwung nahm
In allen deutschen Gauen.

Überall traten nun an Stelle der Reichsposten Landesposten, wie außer den schon genannten Ländern, Würtemberg, Berg und Cleve, und wo sie bereits längst bestanden, im Königreich Westphalen und in Bayern. In den Gebieten von Erfurt, Fulda, Hanau und Bayreuth wurden die Taxis'schen Posten auf Napoleons ausdrücklichen Befehl aufgehoben, desgleichen in den Hansastädten Bremen, Hamburg und Lübeck und dem übrigen nordwestlichen Teil von Deutschland (dem Lippe- und dem Hanseatischen Departement des damaligen Frankreichs). In Frankfurt a. M. aber hielt sich Taxis, und Bayern verlieh dem Haus Taxis durch Patent vom 14. Februar 1806 das Erb-Land-Postmeister-Amt als

Thron-Mannlehen und überließ ihm die Posten unter Aufsicht und Mitwirkung königlicher Kommissare in Form eines Pachtes für den Genuß der Rente. — Am 1. März 1808 hob Bayern das Verhältnis jedoch wieder auf und errichtete eine eigene Staats-Postanstalt, jedoch wurde Taxis neben Beibehaltung der Würde eines Reichs-Oberpostmeisters auf Lebenszeit eine Entschädigung, teils in Domänen als ein in männlicher Linie vererbliches Kronlehen gewährt, teils in barem Gelde bis zum Jahre 1827 (pro Jahr 25,000 fl.) — Baden that dasselbe im Jahre 1811, desgleichen Nassau, welches am 19. Dezember 1816 Taxis das Erbland-Postmeister-Amt verlieh. Der Kanon betrug anfangs 6000 fl. und wurde später auf 12 000 fl. erhöht.

Außerdem übertrugen noch andere Rheinbunds-Fürsten Taxis die Ausübung des Postregals. So schlossen folgende Fürsten Verträge mit demselben: Großherzog von Frankfurt (Fürst-Primas), Hessen und Würzburg, die Herzöge von Sachsen-Weimar, Sachsen-Gotha, Sachsen-Coburg, Sachsen-Saalfeld, Sachsen-Meiningen, Sachsen-Hildburghausen, sowie die reußischen und Schwarzburgischen Fürsten 2c. Dasselbe klägliche Bild der politischen Zerrissenheit, welches das damalige Deutschland bot, bot auch die vormalige Reichspost. Im rheinischen Bundesgebiete waren allein 26 verschiedene Postanstalten thätig, außerdem gab es im vormaligen deutschen Reiche dänische, österreichische, pommersche, preußische und schwedische Posten, zusammen waren 31 Post-Verwaltungen vorhanden. —

Als sich endlich die deutschen Stämme gegen die Fremdherrschaft aufgerafft hatten, als nach vielen glänzenden Siegen die Verbündeten am 31. März 1814 in Paris ihren Einzug gehalten und am 30. Mai der erste Pariser Friede abgeschlossen war, wurde zur Regelung der Verhältnisse im November 1814 der Wiener Kongreß eröffnet. Durch gemeinschaftlichen Beschluß der verbündeten Mächte war während des Vordringens ihrer Armee dem Fürsten von Taxis vorübergehend die Verwaltung der Posten auf dem linken Rheinufer übertragen worden. Dafür hatte er zwei Drittel der Rein-Einnahmen den Verbündeten abzuliefern, während ihm ein Drittel verblieb. —

Im Juni 1815 war durch die Kongreß-Akte der deutsche Bund errichtet worden. Art 17 der angeführten Kongreß- oder Bundes-Akte setzte das Fortbestehen der Taxis'schen Posten in Teutschland fest. (Man vergl. Seite 60.)

Nun aber wollte jeder Fürst
Das eigne Postrecht haben;
Drum Thurn und Taxis zum Vertrag
Sich flugs nach Wien begaben.
Hier ward geschachert ganz genau,
Und Reichs-Postmeister war so schlau,
Daß er sich ließ abfinden.

In Preußen, Sachsen, Bayern, auch
Im Königreich Hannover
Nahm man postalischen Gewinn
In selbstgemachten Kober;
Selbst Baden, Mecklen-, Oldenburg
Und Lauenburg und Luxemburg,
Die hielten eig'ne Posten.

In Hessen und in Würtemberg
In Thürings Herzogslanden,
In Hamburg, Lübeck, Bremen noch
Thurn Taxe fort bestanden,
Im alten Frankfurt namentlich
Erbauten sie ganz stolz für sich
Ein Gen'ral-Postgebäude.

Infolge dieses Artikels erhielt Fürst Alexander Karl Joseph von Taxis durch Vertrag (1816) das kurhessische Postwesen als ein Erb-Mannthronlehen, und fast gleichzeitig vom Herzog von Oldenburg das im Fürstentum Birkenfeld (1817); im November 1817 die Verwaltung des Postwesens in Schwarzburg-Rudolstadt, im Altenburgischen und in Sachsen-Coburg; 1818 im Großherzogtum Hessen-Darmstadt, sodann durch Postlehen-Vertrag von 27. Juli und königliche Verordnuug vom 9. September 1819 das Postwesen in Würtemberg mit der Würde eines Erbland-Postmeisters und den Familien- und Standes-Vorrechten,*) —

*) Nach diesem Vertrage konnte sich der Fürst von Thurn und Taxis auf seinen Schlössern eine Ehrenwache aus Eingeborenen halten und sich von seinen Beamten einen Diensteid leisten lassen.

ferner im November 1829 wiederholt das Erb-Mannthron-Lehen über die Posten im obern Teil des Fürstentums Schwarzburg-Rudolstadt und am 13. Juni 1831 in Bayern die feierliche Thronbelehnung als Kron-Oberpostmeister des Königreichs Bayern.*)

Preußen entschädigte 1816 dem Fürsten für Aufgabe seiner Posten in den Großherzogtümern Berg und Westphalen, Wetzlar u. s. w. (Man vergl. Seite 61.) —

Am 14. März 1866 verließ infolge der kriegerischen Ereignisse der noch übrige Rest des deutschen Bundestages, die alte Bundesstadt Frankfurt a. M., um seine Beratungen in Augsburg fortzusetzen, und schon am 16. Juli langte die preußische Division Göben, in Frankfurt an, an ihrer Spitze der Kommandierende, General Vogel von Falkenstein, und noch an demselben Tage konnte der letztere seinem Könige die Meldung telegraphieren: „Deutschland bis zum Main liegt zu den Füßen Euer Majestät.“ Eine der ersten Handlungen, die nunmehr erfolgten, war die Einstellung der thurn und taxisschen Posten. (Man sehe Seite 131.)

Zur Zeit des Übergangs an Preußen hatte das Haus Thurn und Taxis nach das Postwesen inne in:

a) Kurfürstentum Hessen seit 1. Juli 1816, durch Vertrag vom 11. Juni 1816, unter Entrichtung eines jährlichen

---

*) Die Herrschaft Donaustauf unweit Regensburg und der Walhalla dankt das Haus Thurn und Taxis Bayern. Das Fürstentum Krotoschin Preußen. (S. S. 61.) Dasselbe mit Schloß und Garten umfaßt in den preußischen Kreisen Krotoschin und Adelnau 24,100 ha.

Trotz aller erlittener Verluste erstreckte sich das Thurn und Taxis'sche Postgebiet noch im Jahre 1848 über 2675 □ Meilen und trug jährlich etwa 1 Million Gewinn ein. — Eine einzige Besitzung des Hauses Taxis, Chotieschau in Böhmen, wird von 50,000 Personen bewohnt. 40,000 Menschen bewohnen sein Lehen Leutomischel, das 1855 erworben wurde. Seine Güter bilden ein Gebiet von beinahe 86 Geviertstunden, auf dem 160,000 Menschen wohnen. Die Haupt-Verwaltnng dieses Besitzes befindet sich in Buchau in Würtemberg. Das Personal bestand 1875 aus 1 Direktor, einem Vertreter desselben, 7 Räten und einer großen Zahl von Schreibern.

Erbzinses von 42,000 Thaler und eines jährlichen Beitrages zu den Kosten der General-Post-Inspektion von 1500 Thalern.

b) Großherzogtum Hessen, durch Vertrag vom 31. Dezember 1817, unter Entrichtung eines Kanons von 25,000 fl. jährlich als Erb-Mann-Thronlehen.

c) Sachsen-Weimar-Eisenach, seit 1. Januer 1817, durch Vertrag vom 8. Dezember 1816 als Erb-Mann-Thronlehen.

d) Nassau, durch Vertrag von 1816 gegen Bezahlung eines Kanons von 6000 fl., wozu noch 300 fl. als Aversional-summe für Wegegeld kam, als Erb-Mann-Thronlehen.

e) Sachsen-Coburg-Gotha, durch Vertrag als Erb-Mann-Thronlehen.

f) Sachsen-Meiningen, durch Verträge als Erb-Mann-Thronlehen.

g) Schwarzburg-Sondershausen, durch Verträge wegen der Postverwaltung in der Oberherrschaft, als Erb-Mann-Thronleben. —

h) Schwarzburg-Rudolstadt, bezüglich der Oberherrschaft, durch Vertrag vom 23. August 1817 als Thron-Erb-Mannlehen.

i) Reuß, durch Vertrag vom 21. März 1809, 1. März 1816, 29. Juli 1826, und 21. Juli 1847.

k) Schaumburg-Lippe, durch Vertrag vom 15 Februar 1814.

l) Lippe-Detmold, durch Verträge vom 10. Februar 1814 und 9. Juni 1845.

m) Hessen-Homburg, durch Vertrag von 22. September 1817 als Thron-Erb-Mannlehen.|

n) Frankfurt, durch Vertrag vom 31. Dezember 1821.

Immediat-Postanstalten:

o) Lübeck,

p) Bremen,

q) Hamburg.

Die oberste Behörde war die General-Post-Direktion in Frankfurt a. M., als Mittel-Verwaltungsbehörden bestanden in den einzelnen Staaten Ober-Postämter.

Die gesammten Besitzungen des Thurn und Taxis'schen Hauses betragen über $34^1/_2$ Quadratmeilen. Der Standesherr

Fürst Maximilian, zu Regensburg residierend, starb am 10. November 1871. —

Das Haus Thurn und Taxis wurde somit, nachdem es seine geschichtliche Mission erfüllt und dabei Jahrhunderte hindurch viele Millionen aus seinem Gebiete gezogen — im letzten Jahrhundert allein circa 50 Millionen Gulden, wenn wir das uns bekannt gewordene Ergebnis des Jahres 1865, nämlich 750,000 Gulden, Reingewinn, zu Grunde legen — endlich 1867 beseitigt. Teils mit Gleichgültigkeit, teils ohne Bedauern sah man den Turm und den Dachs, die Zeichen der erloschenen Firma, vor den Postgebäuden verschwinden und dem Adler Platz machen. Fürst Max sollte die Absicht haben — wie die Zeitungen damals berichteten — bei Abtretung seiner Gerechtsame seinen Beamten den vierten Teil ihres Jahresgehalts als Viatikum zu überweisen. Gebrauchen konnten letztere diese Wohlthat recht wohl, und missen konnte der Postfürst eine solche Summe, der einer der reichsten Edelleute der Christenheit geworden ist und sich auf seinem Sanssouci, dem fürstlichen Lustschloß Donaustauf bei Regensburg mit seinen vergoldeten Dächern und Thürmen sehr bene befand, auch. Wenn auch alle Diejenigen, welche die Maximen des Hauses kannten, die Wahrscheinlichkeit eines solchen Aktes bezweifelten, so hatten doch selbst diese einen Erlaß in Gnaden für alle Diejenigen erwartet, welche zu Ersatz verurteilt waren, während sie im Schweiße ihres Angesichts die Reichtümer des Hauses Thurn und Taxis mehren halfen. Desto schmerzlicher mußten letztere es empfinden, daß von Sr. Durchlaucht dem Erblandpostmeister a. D. alle Ansprüche an Beamte fortgeführt und geltend gemacht wurden, in zweifelhaften Fällen sogar auf dem Wege des Prozesses.

Immerhin besoldete das Haus — wenigstens die hohen Beamten — ziemlich hoch. Es bezogen nämlich zur Zeit des Übergangs der ehemalige thurn und taxis'sche General-Postdirektor Freiherr von Scheele (abgesehen von weiteren Einkünften) ein Jahresgehalt von 26,000 fl., der Oberpostmeister Brinths zu Treufeld einen Gehalt von 9000 fl., die

Räte einen solchen von durchschnittlich 3500 fl., die Ober-Postamts-Sekretäre einen solchen von 1200 bis 2000 fl., die höchstbesoldeten Unterbeamten einen solchen von 1000 fl. Seitens des Fürsten von Thurn und Taxis war bereits pro 1867 ein Etat, den die Verhältnisse indessen nicht zur Ausführung kommen ließen, genehmigt, demgemäß die Sekretäre von 2 zu 2 Jahren im Gehalte steigen sollten. Die Praktikanten und Gehülfen erhielten eine tägliche Remuneration von 1 fl. 30 Kr. Minimum. Gemäß Senatsbeschluß der freien Reichsstadt Frankfurt wurde pro 1867 der Minimalsatz auf 1 fl. 45 Kr. festgestellt. Außerdem erhielten die in der Fahrpost-Abteilung beschäftigten Beamten für Verrichtung des Nachtdienstes eine Extra-Remuneration von jährlich 150 fl. Geriet Jemand in Not, so gewährte der Fürst auf ein desfallsiges Gesuch Gnadenunterstützungen von 25 bis 30 fl. Die Witwen und Waisen verstorbener Beamten wurden nicht allzu kärglich unterstützt, außerdem galt als Regel — wenigstens in Frankfurt a. M. — daß jedem Beamten im Jahre ein Urlaub *bis zu 4 Wochen gewährt wurde*. In Thüringen bezogen die meisten Sekretäre 400, wohl auch 450 oder gar 500 Thlr. Gehalt, nur einzelne wenige mehr. Und wie lange dauerte es, bis ein solches Gehalt erreicht wurde? Man denke nur an die weimarischen Ur-Akzessisten, welche 10 bis 12 Jahre bis zur Anstellung als Assistent mit 350 Thalern warten mußten (das ging allerdings in den fünfziger Jahren in Preußen mit den Post-Assistenten ganz ebenso). Aber mehr noch als traurig war die Lage der sogenannten Unterbediensteten, die in den allermeisten Fällen auch in den größeren Städten ein jährliches Einkommen von nur 150 bis 200 Thaler bezogen. Außerdem war das Gehalt eine Gnadensache des Fürsten. Es war deshalb nicht nur Brauch, sondern auch geraten, demselben für jede Zulage den Dank in einem besonderen Schreiben auszusprechen. Denn der Verdacht, keine Anhänglichkeit an das Haus Taxis zu haben, konnte den Verlust der hochfürstlichen Gnade und demnach den noch schmerzlicheren von Zulagen nach sich ziehen, wie mehrfache Übergehungen und Ausnahmen bei fast

allgemein gewährten Gehaltszulagen bewiesen haben. Und wann gab Taxis? Stets nur dann, wenn die Presse oder einzelne Regierungen einen heilsamen Druck gegen die Postverwaltung ausgeübt hatten und diese eine Entziehung des Regals befürchten mußte, also immer gezwungen, unfreiwillig. Wie die damalige Stimmung in Thüringen war, wird am besten daraus erkannt, daß eine im Jahre 1865 in Zirkulation gesetze Ergebenheits-Adresse an den Fürsten von Thurn und Taxis, welche die Stimmen der Presse Lügen strafen nnd darthun sollte, wie glücklich sich seine Beamten fühlten, gar keine Unterschriften fand und auf Nimmerwiedersehen in den Papierkorb verschwand.

Es sei uns gestattet, hierunter noch ein originelles Dekret des Fürsten Maximilian Karl von Thurn und Taxis anzuführen, das seiner Zeit großes Aufsehen erregte, weil es den damaligen thurn und taxis'schen Postbeamten jede eigene politische Meinungsäußerung geradezu verbot und ihnen aufgab, bei jeder Versetzung in einen anderen Staat des fürstlichen Postkomplexes ihre politische Ansicht den augenblicklich bestehenden Regierungs-Maximen des betreffenden Staates anzupassen. Bei einer Versetzung nach der damals noch freien Stadt Frankfurt a. M. war es hiernach Pflicht eines Postbeamten, ein biederer Republikaner zu werden, bei einer solchen in das ehemalige Kurfürstentum Hessen, dem Ministerium Hassenpflug mit Anhänglichkeit sich zuzuwenden und bei einer Anstellung in einem der thüringischen Staaten, dem konstitutionellen Systeme mit ausdauernder Treue zu huldigen. Jenes interessante historische Dokument lautet wörtlich:

„ad Nr. 2269. E 2719.

Maximilian Karl, Fürst von Thurn und Taxis, Fürst zu Buchau, Fürst zu Krotoszyn &c.

Wir erachten es als eine aus dem Verhältnis, in welchem Unsere Postbeamten zu Uns, als ihrem Dienstherrn, stehen, hervorgehende Verpflichtung, daß dieselben in jeder Beziehung aufrichtig und eifrig bestrebt sind, Alles entfernt zu halten, was den von Uns selbst vermöge des Verwaltungsrechts

der Posten übernommenen Pflichten und den in Folge dessen den Staatsregierungen schuldigen Rücksichten widerstreiten würde.

Wenn sich hieraus schon von selbst ergiebt, daß eine den herrschenden Grundsätzen entgegenstrebende politische Richtung mit jener Forderung, welche wir an Unsere Postbeamten zu stellen berechtigt sind, durchaus unvereinbar ist, so stellt sich nach dem Wesen und nach der Natur des Postdienstes die gänzliche Fernhaltung von jener Parteirichtung Seitens Unserer Postbeamten noch besonders als eine solche Pflicht dar, welche nicht etwa nur das außerdienstliche Verhalten der Beamten berührt, sondern die vielmehr zum Kreise der Dienstobliegenheiten im strengen Sinne zu ziehen ist, weil durch ihre Erfüllung das Bestehen und Gedeihen der Postanstalt, deren wesentliche Grundlage das öffentliche Vertrauen bildet, bedingt erscheint.

Es ist daher unsere ernstliche dienstlichen Willensmeinung, daß durch alle Uns zu Gebote stehende gesetzlichen Mittel der Erfolg einer unter Unseren Postbeamten sich etwa kundgebenden regierungsfeindlichen Richtung unwirksam gemacht werde.

Indem Wir dies Unseren sämtlichen Postbeamten hierdurch eröffnen, verkündigen Wir denselben noch insbesondere, daß Wir in der fraglichen Beziehung eine strenge Aufsicht anordnen und denjenigen Postbeamten, welche in Ansehung ihres politischen Verhaltens nicht vollständige Garantie gewähren, von jeder diensttherrlichen Vergünstigung ausschließen, bei offener Kundgebung jener pflichtwidrigen Richtung aber mit positiven dienstherrlichen Maßregeln voranschreiten, auch nach Gestalt der Umstände die Dienstentlassung verfügen, beziehungsweise die Einleitung treffen werden, daß die nach den Gesetzen zulässigen Prozeduren zur Anwendung kommen.

Wir wollen Uns hierbei gerne der zuversichtlichen Erwartung hingeben, daß die vorstehende Unsere dienstherrliche Eröffnung schon als Warnung den von Uns beabsichtigten Zweck vollkommen erreichen lassen wird.

Regensburg, am 22. Novbr. 1851. Max.

Auf Sr. Durchlaucht Befehl.
C. G. Hänsell."

Einer Episode sei hier noch gedacht, welche gewiß noch vielen ehemaligen thurn und taxis'schen Postbeamten in Thüringen in Erinnerung ist und den Beweis liefert, daß auch schon früher mit Ergebenheits-Adressen-Unterschriften Mißbrauch getrieben wurde, und daß es zu allen Zeiten und in allen Ständen Leute giebt, welche im eigenen Interesse der Wahrheit ein Mäntelchen umzuhängen bestrebt sind.

Das fürstlich thurn und taxis'sche Postgebiet war zur Zeit seines Bestehens in mehrere Bezirke eingeteilt, welche durch Ober-Postämter oder Ober-Postkommissariate verwaltet wurden.

Eine Behörde der letzteren Art war dem sogenannten sächsischen Distrikte vorgesetzt, welches aus dem großherzoglich Sachsen-Weimar-Eisenachischen, herzoglich Sachsen-Meiningischen, fürstlich Schwarzburg-Rudolstädtischen und fürstlich Reußischen Ländern, soweit sie zur thurn und taxis'schen Postverwaltung gehörten, bestand und in Eisenach ihren Sitz hatte. Es mag nicht leicht gewesen sein, diese sieben Staatchen zu einer postalischen Verwaltungs-Einheit zusammenzuhalten und jedem derselben wieder etwas Besonderes zuzugestehen, wie es doch in Wirklichkeit meistens kontraktlich beim Abschlusse der Postüberlassungs-Kanons zur Wahrung der Sonderinteressen festgesetzt war. So hatte z. B. die Postverwaltung wohl das Recht in den aufgeführten Ländern mit vorher einzuholender Genehmigung der betreffenden Regierung junge, noch nicht definitiv angestellte Beamte aus allen unter ihr vereinigten Ländern zu verwenden, zur definitiven Anstellung konnten jedoch nur Beamte aus dem bezüglichen Staate, also Landesangehörige, vorgeschlagen werden, da andere aus dem Nachbarländchen als Ausländer galten und auf das Aufgehen von Stellen in ihrem eigenen Vaterländchen warten mußten. Eine natürliche Folge dieses Verhältnisses war, daß beispielsweise im Großherzogtum Weimar, aus welchem Staate sich früher viele junge Leute dem Postwesen widmeten, die feste Anstellung meist erst nach 10- bis 15jähriger Dienstzeit erfolgte, während im Fürstentum Reuß z. B. eine solche schon nach 2- bis 3jährigem Vorbereitungsdienste einzutreten pflegte, weil in diesem Ländchen der Zugang zum Post-

sache nur gering war. Solche Mißverhältnisse waren natürlich auffällig und für die älteren, nicht angestellten Beamten, welche mit jüngeren, bereits angestellten auf einem Amte zusammen arbeiteten, ärgerlich.

An diesen Verhältnissen trug die taxis'sche Postverwaltung selbst wohl wenig Schuld, wiewohl es ihr zum Vorwurf gereichen muß, daß sie eine Abhülfe nicht herbeizuführen suchte. Daß sie aber — mit Ausnahme der Spitzen ihrer Verwaltung — ihre Beamten verhältnißmäßig schlecht besoldete, und daß sie in dieser Hinsicht den Forderungen der Zeit keine Rechnung trug und nicht die Initiative zur Besserung der Lage ihrer Beamten ergriff, kann ihr umsoweniger zum Lobe gereichen, als sie sich sonst gern den Anschein gab, daß sie mit wahrhaft patriarchalischem Sinne für das Wohl ihrer Untergebenen zu sorgen bestrebt wäre.

Es war in den sechziger Jahren, als wegen der allgemein zunehmenden Teuerung von den Postbeamten wohl aller Länder und Ländchen, welche das thurn und taxis'sche Postgebiet bildeten, Schmerzensschreie an die Oeffentlichkeit drangen, welche die gänzliche Unzulänglichkeit der Besoldung, vorzüglich der jüngeren Beamten und der Unterbediensteten klar darlegten und dringend Abhülfe forderten. Verschiedene Zeitschriften nahmen sich der Sache an, hauptsächlich das Bremer Handelsblatt, die Frankfurter Laterne u. s. w. und in den thüringischen Tagesblättern erschienen Artikel über Artikel, welche den Gegenstand eingehend behandelten, der fürstlich-patriarchalischen Postverwaltung zusetzten und darauf hinwiesen, daß der Fürst von Thurn und Taxis nicht bloß das Recht besitze, die von ihm zum Postbetriebe erpachteten oder ihm in Lehen gegebenen Länder in seinem pekuniären Interesse auszubeuten, sondern daß er auch die Pflicht habe, die von ihm aus diesen Ländern zu seinem Dienste engagierten Landesangehörigen so zu bezahlen, daß sie anständigerweise existieren könnten.

Die süddeutschen Blätter griffen die fürstliche Postverwaltung mit großer Heftigkeit an und stellten auf der einen Seite den unermeßlichen Reichtum des Fürsten von Thurn

und Taxis, auf der anderen Seite die ärmliche Bezahlung seiner Postbeamten in ein grelles Licht. Oft geschahen solche Angriffe in sarkastischer Weise, z. B. in einem Frankfurter Blatte unter Hinweis auf die Dürftigkeit der Beamtennahrung gegenüber dem fürstlichen Luxus mit folgender Strophe:

„Der Fürst von Thurn und Taxis
Weiß wohl, was Gix und Gax ist;
Doch daß der Käs' kein Lax ist,
Weiß nicht der Fürst von Taxis rc.

Im sächsischen Distrikte wurde die Angelegenheit gleichfalls immer mehr vor das Forum der Oeffentlichkeit gebracht, um die betreffenden Staatsregierungen dafür zu interessieren und womöglich zu einer Intervention zu bewegen, welche ihnen indessen nach wörtlicher Auslegung der Post-Überlassungsverträge gar nicht zustand, da in diesen keine Bestimmungen über die pekuniäre Stellung ihrer im Taxis'schen Postdienste befindlichen Landeskinder vorgesehen waren.

Den fürstlichen Oberbehörden, der Immediat-Kommission zu Regensburg und der General-Postdirektion zu Frankfurt a. M. mochte der in den öffentlichen Blättern ihres Postgebietes sich immer mehr verbreitende Petitionssturm wohl zu Ohren gekommen und nicht gerade angenehm sein. Sie bequemten sich daher zu einigen Beamtenbesoldungs-Verbesserungen, welche jedoch auffallender Weise nicht die unteren und untersten Stellen, sondern hauptsächlich die ersten und zweiten Sekretairstellen auf den Postämtern betrafen. Diese wenigen Stellen, von welchen auf den großen Postämtern des sächsischen Distrikts d. h. in den thüringischen Residenzen, nur je eine vorhanden war, wurden mit Besoldungszulagen von 100 bis 150 Thlr. bedacht, während die jüngeren Beamten etwa 25 bis 50 Thlr. Zulage erhielten, die Unterbeamten aber fast ohne jede Aufbesserung ihrer Besoldungen blieben.

Mochten nun bei Austeilung dieser Gnadenspenden — denn als solche wurden alle Bewilligungen, Anstellungen rc. im fürstlichen Dienste angesehen und amtlich bezeichnet — die

Oberbehörden sich nur unvollständig informiert haben, da sie ihr patriarchalisches Wohlwollen auf eine so sonderbare, die Allgemeinheit unberücksicht lassende Weise dokumentierten, so mußten sie doch alsbald die Erfahrung machen, daß mit solchen, nur Einzelnen zu gute kommenden Bewilligungen nicht nur keine Ruhe hergestellt, sondern sogar noch größere Unzufriedenheit, als früher, erregt worden war. Der Petitionssturm und das Lärmmachen in den Zeitungen begannen von neuem und zwar heftiger, als zuvor. In einem — so viel uns erinnerlich ist — in Gera zuerst erschienenen Artikel wurden die Abstufungen in den Besoldungen der taxis'schen Postbeamten einer näheren Betrachtung unterzogen und eine Zusammenstellung veröffentlicht, wonach bei einem größeren Postamte des sächsischen Distriktes ungefähr beschäftigt wurden:

a. Beamte:

1 Postmeister mit 900 bis 1000 Thlr. Gehalt
1 Postsekretär mit 700 " "
2 Postsekretäre " je 600 " "
3 " " je 500 " "
4 Post-Assistenten " je 350—400 " "
5—6 Aushülfsbeamten mit je 208—313 Thlr. jährlicher Diäten.

b. Unterbeamte:

1 Briefträger und Packer mit 300 Thlr. Gehalt
1 " " " " 280 " "
2 " " " " je 250 " "
3 " " " " 230 " "
4 " " " " 220 " "
5—6 Landbriefträger und Aushelfer mit je 120 bis 150 Thlr. Löhnung.

In weiterem Verlaufe dieses Artikels wurde diese Besoldungs-Pyramide angegriffen und hervorgehoben, daß kaum die Spitzen derselben, nicht aber die die Basis bildenden Beamten-Kategorien genügende Besoldungen erhielten.

In den thüringischen Blättern, z. B. in der „Dorfzeitung,“ in den weimarschen und gothaischen Zeitungen 2c. wurde die

der Oeffentlichkeit übergebene Besoldungsstaffel eingehend besprochen, ebenso in den interessierten Kreisen der Postbeamten, auf den Postämtern, wo dieselben als von einem patriarchalisch wohlwollenden und in dieser Hinsicht wohlbekannten Regimente ausgegangen, bezeichnender Weise „die patriarchalische Pyramide“ genannt und unter diesem Ausdrucke ohne Weiteres verstanden wurde. Auf Grund dieser Besoldungs-Pyramide, deren Sätze allerseits für ungenügend befunden wurden, mehrten sich die Klagen und Beschwerden in den Zeitungen so sehr, daß zur Beruhigung und Beschwichtigung der öffentlichen Stimmung etwas zu thun geboten erschien. Es sollte dies auf eine eigene Art und Weise bewirkt werden. Von dem Postamte einer kleinen thüringischen Residenz aus wurde nämlich in dieser sehr erregten Zeit plötzlich eine Erklärungsschrift in Zirkulation bei den übrigen Poststellen des sächsischen Distrikts gesetzt, worin die Expeditions-Beamten der fürstlichen Postverwaltung mit Unterschrift ihrer Namen erklären sollten, daß sie sämtlich mit den ihnen zugebilligten Besoldungen höchst zufrieden wären, überhaupt ein ausreichendes Einkommen hätten, das patriarchalische Wohlwollen ihrer höchsten und hohen Behörden sehr wohl zu schätzen wüßten und die in den öffentlichen Blättern erschienenen Angriffe auf die sogenannte Besoldungs-Pyramide, deren Richtigkeit jedoch nicht bestritten wurde, als ungerechtfertigt zurückweisen mußten. Daß den auf den Postämtern beschäftigten Beamten, gegen welche Angriffe gar nicht vorlagen, von welchen solche auch gar nicht zurückzuweisen waren, die Unterschrift und Zustimmung zu einer derartigen, dem fürstlichen Ober-Kommissariate zu Eisenach zu überreichenden und wahrscheinlich später zu veröffentlichenden Erklärung zugemutet wurde, war damals denn doch ein über das Ziel hinausgehendes Stückchen von Unterwürfigkeit, welches indessen glücklicherweise ganz andere als die erwarteten Folgen hatte. Denn auf allen Postämtern, wohin das besagte Schriftstück zur Zirkulation gelangte, waren die betreffenden Beamten in der Ansicht übereinstimmend, daß der Presse im vorliegenden Falle nicht im geringsten ein Vorwurf gemacht werden könne,

mit übertriebenen Lobeserhebungen der fürstlichen Postverwaltung, deren Besoldungsmaximen doch ohne Zweifel eine größere Liberalität zu wünschen war, dem Publikum für seine Teilnahme nicht ins Gesicht geschlagen werden dürfte und daß es vor allen Dingen sowohl unpassend, als unvorsichtig sein würde, eine Zufriedenheit mit den bestehenden Besoldungen zu heucheln, welche in Wirklichkeit doch nicht vorhanden war. Und das war ehrenwert!

Bei diesen Gesinnungen, welche überall offen geäußert wurden, konnte begreiflicherweise die „Anti-Pyramide-Adresse“ keine Unterschriften finden, und kam von Ablehnungs-Bemerkungen und Protesten gegen den Inhalt bedeckt und vollbeschrieben, an denjenigen Ort zurück, von dem sie ausgegangen war. Ob sie hier der Vergessenheit anheimfiel und spurlos verschwunden ist, oder ob irgend eine der fürstlichen Postbehörden bez. einer der Vorgesetzten von ihrem Unfalle nähere Kenntniß genommen hat, haben wir nicht in Erfahrung bringen können. Sicher ist nur, daß die Zurückweisung der gedachten Erklärung bei den bezüglichen Oberbehörden nicht unbekannt war und ihnen ohne Zweifel wenigstens einige Einsicht über die unter ihren Beamten herrschende Stimmung verschafft hatte; die Zirkular-Erklärung hatte vielleicht gerade wegen ihres unerwarteten Mißgeschickes zu den in den späteren Zeiten eingetretenen, einigermaßen befriedigenden Besoldungsverhältnissen beigetragen. —

Schließlich sei hier noch der Uniformen gedacht, welche die thurn und taxis'schen Postbeamten im sächsischen Postdistrikte, zu welchem Sachsen-Weimar-Eisenach, Coburg-Gotha, Meiningen-Hildburghausen, Schwarzburg-Rudolstadt und die reußischen Lande gehörten zu Anfang der fünfziger Jahre trugen.

Die Dienstkleidung der definitiv angestellten Beamten bestand in einer Staats- (Galla-) und in einer bei den täglichen Verrichtungen zu tragenden (Interims-) Uniform.

Die Galla-Uniform war bei besonders feierlichen Gelegenheiten von den Vorständen der Post-Expeditionsstellen und von den Posthaltern zu tragen, den anderen be-

finitiv angestellten Beamten war das Tragen derselben nur bedingungsweise gestattet. Die Interims-Uniform dagegen mußte von allen Postbeamten nicht allein im Bureaudienste, sondern auch bei allen sonstigen dienstlichen Verrichtungen, welche die Beamten mit dem Publikum in Berührung brachten, getragen werden.

Die Galla-Uniform bestand: 1. für Vorstände größerer Postämter in: a) einem dunkelblauen Uniformsfrack mit stehendem, vorn schief ausgeschnittenen Kragen und Aufschlägen von zitrongelbem Tuche; vorn eine Reihe von neun weiß-metallenen Knöpfen, auf welchen das landesherrliche und darunter in kleinerer Form das fürstliche thurn und taxis'sche Wappen ausgeprägt war; unter jeder Taschenklappe befanden sich drei solche Knöpfe und zwei auf dem Rücken an der Taille. Auf dem Vereinigungspunkte des aufgenähten gelben Tuchumschlags am Ende des Schoßes war ein in Silber gesticktes Posthorn angebracht, Kragen und Aufschläge waren mit breiter Silberstickerei versehen, und auf jeden Ärmelaufschlage befanden sich drei Knöpfe von der bezeichneten Art in kleinerer Form, b) schwarzer Halsbinde, c) langen Beinkleidern von dunkelblauen Tuch, mit Stegen und gelben Passepoile. Bei besonders feierlichen Gelegenheiten: lange weiße Casimir-Beinkleider, Stiefel mit Anschraubesporen von weißem Metall, d) dreieckigem Hut mit landesfarbiger Kokarde, breiter silberner Schleife und silbernen Cordons, e) Zivildegen mit Garnitur, Bügel und Stichplatte von weißem Metall, Griff von Perlmutter, Degenscheide von schwarzlackiertem Leder unten mit einer Spitze von weißem Metall, silberner Degenquaste, Degenkoppel unter der Weste zu tragen, der untere hervorstehende Teil von schwarzlackiertem Leder.

2. Für Post-Sekretäre, Post-Verwalter, Post-Expeditore und Post-Kollektoren blieben die unter 1., verzeichneten Uniformstücke, nur war die Stickerei auf Kragen und Ärmelaufschlägen schmaler und nach dem vorgezeichneten Muster in Silber ausgeführt. 3., Für Posthalter: a) Frack wie unter Nr. 1, nur mit dem Unterschiede, daß statt der Stickerei

auf dem Kragen und den Ärmelaufschlägen am vorderen Ende des Kragens ein in Silber gesticktes Posthorn sich befand b) Hut und Halsbinde wie unter Nr. 1, c) Weiße, eng anschließende Beinkleider von Casimir, in hohen Reitstiefeln mit Anschnallsporn, d) Statt des Degens ein Schleppsäbel in einer Scheide von weißem poliertem Metall, mit silberner Säbelquaste und Koppel von weißem Glanzleder.

Die Interims-Uniform bestand: 1. für Vorstände größerer Ämter: a. in dunkelblauem Oberrock mit Aufschlägen von demselben Tuch, stehendem zitrongelbem Kragen und gleichem Vorstoße an den Längenkanten, Aufschlägen und Revers, vorn mit zwei Reihen von je sechs weißmetallenen Wappenknöpfen, 2. dergl. in der Taille, einem an jeder Rockfalte und drei kleineren an jedem Ärmelaufschlage. Silberne Lisiere am Kragen, b. Blautuchene Dienstmütze mit schwarzlackiertem Schilde, gelbem Vorstoße und einem Posthörnchen von Silber unter der Landeskokarde, c. Lange Beinkleider von dunkelblauem oder dunkelgrauem Tuch, an deren Stelle im Sommer auch weiße und Nanking-Beinkleider getragen werden durften.

2. Für Post-Sekretäre, Postverwalter, Post-Expeditore und Post-Kollektoren wie unter 1, nur ohne Lisiere am Kragen. 3. Für Posthalter wie unter 2. Wurde zu dieser Interims-Uniform von den unter 1. 2. u. 3. genannten Beamten der Uniform-Hut getragen, so war dazu auch der Degen, bez. Säbel anzulegen.

Die Dienstkleidung der in widerruflicher Eigenschaft verwendeten Beamten der Accessisten, Praktikanten, Diurnisten und Privat-Postschreiber war, so oft letztere dienstlich mit dem Publikum verkehrten, die von a. bis c. bezeichneten Uniformsstücke, jedoch ohne Lisiere und ohne Wappenknöpfe, an deren Stelle platte weißmetallene Knöpfe von derselben Größe traten. Statt der Landeskokarde führten sie an der Dienstmütze nur ein weiß-metallenes Posthörnchen.

Die Montur der fürstlich thurn und taxis'schen Postillons war folgende: Dunkelblaues

Koller mit schwarzem Kragen und Ärmel-Aufschlägen mit gelbem Tuch passepoiliert. Die Umschläge auf den Schößen waren von gelbem Tuch. Um den linken Oberarm war eine gelbe Binde mit Goldtressen eingefaßt, auf welcher sich das fürstliche Wappen befand, befestigt. Über die Schulter wurde das Posthorn an einer schwarz- und gelbwollenen mit Quasten versehenen Schnur getragen. Die gelben ledernen Beinkleider wurden in den Steifstiefeln und letztere mit Anschnallsporen getragen. Die Knöpfe der Montur waren gelb und mit Posthorn versehen. Als Kopfbedeckung diente ein schwarzlackierter Hut, welcher von einer drei Zoll breiten goldenen Tresse umgeben war, die vorn eine Rosette bildete. Die Mäntel waren von dunkelgrauem Tuche mit roten Futter und stehendem gelben Kragen. Nur bei schlechtem Wetter durften Reithosen von dunkelgrauem Tuche, gelb passepoiliert und mit Leder besetzt, getragen werden. Bei ganz tadelfreier Aufführung, erhielten die Postillons ein goldenes Chewron auf den linken Arm, womit eine Ehrenbelohnung von monatlich zwei Thalern verbunden war.

Das Thurn und Taxis'sche Gebiet umfaßte (1865) etwa 674 Quadratmeilen mit 3,200,000 Einwohnern. An stabilen Postämtern ꝛc. besaß es: 305, an fahrenden Eisenbahn-Post-Ämtern 6 und an Briefsammlungen 126, zusammen also 437 Postanstalten. Es beschäftigte: 1207 wirkliche Beamte und 1086 Unterbeamte, 388 Postillons und 147 Kondukteure, verwendete 249 Wagen und 859 Pferde, beförderte noch im Jahre 1865 gewöhnliche frankierte Briefe 10,105,537 und unfrankierte Briefe 5,395,215, rekommandierte Briefe 408,707, Briefe mit Warenproben 81,741, Kreuzbandsendungen 2,277,444 und portofreie Briefe 3,718,676, zusammen also 21,997,430 Stück Briefpost-Gegenstände. Zeitungen wurden in demselben Jahre befördert 14,169,435 Stück; portopflichtige ordinäre Pakete wurden 3,058,601 Stück im Gewicht von 17,480,658 Pfund befördert und 2,278,543 Geld- und Wertsendungen im Gewichte von 2,829,828 Pfund im Werte von 310,514,646 fl. = 75,224,431 Thaler, portofreie ordinäre Pakete dagegen wurden befördert 310,128 Stück im Gewichte von 2,615,951 Pfund und porto-

freie Geld- und Wertsendungen 158,392 Stück im Gewichte von 517,075 Pfund und im Werte von 29,904,966 fl. = 15,687,334 Thaler. Es transitierten durch das Thurn und Taxis'sche Postgebiet 303,524 ordinäre Pakete im Gewicht von 1,349,101 Pfund und an Geld- und Wertsendungen 244,686 Stück im Gewicht von 327,678 Pfund im Werte von 42,110,744 fl. = 2,492,586 Thlr.

An Personen wurden mit den Thurn und Taxisschen Posten befördert (1865): 647,699. Nachnahme-Sendungen wurden aufgegeben: 387,001 Stück, worauf Vorschüsse entnommen waren 1,339,416 fl. = 298,438 Thlr. und baare Einzahlungen 52,104 Stück mit 238,082 fl. = 147,266 Thlr.

Das Thurn und Taxis'sche Postgebiet führte zweierlei Briefmarken und zwar für die nördlichen Staaten nach Silbergroschen und für die südlichen Staaten nach Kreuzern berechnet.

Die Marken tragen in der Mitte die den Wert bezeichnende Zahl, darüber das Wort „Freimarke," darunter die Angabe des Wertes nach Kreuzern oder Silbergroschen. An der linken Seite liest man die Inschrift: „Deutsch-Österreichischer Postverein," an der rechten „Thurn und Taxis." Die im Jahre 1852 ausgegebenen Marken waren schwarz auf farbigem Grunde ausgeführt: $^{1}/_{4}$ Sgr. braun, $^{1}/_{3}$ Sgr. hellbraun, $^{1}/_{2}$ Sgr. grün, 1 Sgr. blau, 2 Sgr. rosa, 3 Sgr. gelb; dann 1 Kreuzer grün, 3 Kreuzer blau, 6 Kreuzer rosa, 9 Kreuzer gelb.

Die im Jahre 1859 erschienenen Marken sind dagegen farbig auf weiß gedruckt, $^{1}/_{4}$ Sgr. hellrot, $^{1}/_{3}$ Sgr. orange, $^{1}/_{2}$ Sgr. grün, 1 Sgr. hellblau, 2 Sgr. rosa, 3 Sgr. braunrot, 5 Sgr. lila, 10 Sgr. orange und 1 Kreuzer grün, 3 Kr. blau, 6 Kr. rosa, 9 Kr. gelb, 15 Kr. lila, 30 Kr. orange.

Diese Marken erhielten 1862 in der Farbe eine Änderung: $^{1}/_{3}$ Sgr. grün, 1 Sgr. rosa, 2 Sgr. blau, 3 Sgr. hellbraun, und 3 Kr. rosa, 6 Kr. blau, 9 Kr. hellbraun, 1864 eine $^{1}/_{4}$ Sgr. Marke schwarz.

Freikouverts führte Thurn und Taxis 1861 ein; sie haben für den norddeutschen Rayon eine runde Marke, welche in der

Mitte die den Wert bezeichnende Zahl trägt, die sich in der Umschrift mit der Beifügung des Wertes wiederholt, außerdem liest man noch darauf die Worte „Thurn und Taxis.“ Die Marken für den süddeutschen Rayon haben dieselbe Inschrift, nur sind sie achteckig. Die zu $^1/_2$ Sgr. sind orange, 1 Sgr. rosa, 2 Sgr. blau, 3 Sgr. braun; 2 Kr. gelb, 3 Kr. rosa, 6 Kr. blau, 9 Kr. hellbraun.

IV. Abteilung.

Geschichte der übrigen ehemaligen Landespostverwaltungen des früheren deutschen Bundesgebietes.

I.

Geschichtliches über das ehemalige badensche Postwesen.

Das Gesetz über das Postwesen des norddeutschen Bundes vom 2. November 1867 wurde auch auf Grund des Artikels 2 des zwischen der königlich preußischen und der großherzoglich hessischen Staatsregierung abgeschlossenen Vertrages vom 19. Juli 1867 auf denjenigen Teil des Großherzogtums Hessen ausgedehnt, welcher nicht zum Norddeutschen Bund gehörte, und nach dem Protokoll, de dato Versailles, den 15. November 1870 und der demselben anliegenden Verfassung des Deutschen Bundes trat vom 1. Januar 1872 ab, das Gesetz über das Postwesen des deutschen Reiches im **Großherzogtum Baden** in Kraft. Damit war das Aufhören des eigenen Landespostwesens besiegelt. Bis zu diesem Jahre fällt die Geschichte des Badenschen Postwesens mit der des Hauses Thurn und Taxis zusammen.

Im Jahre 1811 löste Baden das Postlehens-Verhältnis der Taxis'schen Familie.

Ums Jahr 1846 bestanden die Uniformen der Großherzoglich badenschen Postbeamten: I. In einem Uniformrock von dunkelblauem (bleau de Roi) Tuch und gleichem Unterfutter, mit Stehkragen und Ärmelaufschlägen von schwarzem Sammet, vorn mit einer Reihe von neun Knöpfen, drei Knöpfen unter jeder Taschenklappe und zwei auf den Rückennähten, das Unterfutter aufgenäht mit einem in Gold gestickten Posthorn in jedem der vier Ecken. Diese Uniform war mit einer goldenen Stickerei versehen und zwar für den Ober-Postdirektor und die nachgeordneten Beamten nach verschiedenen Mustern auf Kragen, Ärmelaufschlägen und Taschenklappen. Die Knöpfe waren von

vergoldetem Metall mit einem aufgeprägten, von Laubwerk umgebenem Posthorn unter der Königskrone. II. In Beinkleidern von gleichem Tuche wie der Rock und Stiefeln mit Sporen von gelbem Metall. Als Galla weiße, anliegende Bleinkleider mit großen Stiefeln mit silbernen Sporen. III. In einem dreieckigen Hut mit der Badenschen Kokarde, breiter, goldener Bandschleife mit einem Knopf und goldenen Cordons mit den großherzoglichen Hausfarben. Der Ober-Postdirektor trug diesen Hut mit schwarzen Federn ausgeschlagen. IV. In einem Zivildegen mit einem Griff von schwarzem Holz mit einer auf dem Stichblatt eingeprägten Plaque und goldenem porte-épée. — Als gewöhnliche Uniform: einen Überrock von dunkelblauer Farbe mit Stehkragen, Ärmelaufschlägen und Brustklappen von schwarzem Sammet vorn mit zwei Reihen von sechs Knöpfen von vergoldetem Metall, sowie mit drei dergleichen Knöpfen auf jeder der in den hinteren Rockfalten angebrachten, aufrecht stehenden Taschenklappen. Beinkleider von blauem Tuch, Nankin oder glattem weißem Sommerzeug; sodann einer Uniformsmütze von dunkelblauem Tuch mit schwarzsammetenen Besatz, mit einer vergoldeten Plaque. Als kleine Uniformen war das Tragen von dunkelblauen Fracks mit schwarzsammetnen liegenden Kragen, vorn mit zwei Reihen von sechs Knöpfen mit dem angegebenen Wappen und drei dergleichen unter jeder Taschenklappe, nebst hellgelber, kasimirnen Weste mit einer Reihe von sechs dergleichen kleineren Knöpfen.

Die Dienstkleidung der Kondukteure, Packer, Briefträger, Büreaudiener und Wagenmeister bestand: In dunkelblauem Frack mit liegenden Kragen und Aufschlägen von schwarzem Manchester nach Art der vorstehend geschilderten, aufgenähtes Unterfutter von gleichem Tuche, wie der Rock mit einem silbernen Posthorn in jeder der vier Ecken; die Knöpfe von weißem Metall, auf der linken Brust einen silbernen Wappenschild an einem Löwenkopf mit drei Kettchen befestigt. In Weste von hellgelbem Tuch mit einer Reihe von sechs kleinen weißen Knöpfen. In Beinkleidern von dunkelblauem und grauem Tuch, Nankin, grauer ungebleichter Leinwand oder glattem Sommerzeug. In Uniformsmütze von dunkel-

blauem Tuch mit schwarzlackiertem steifen Schild und schwarzmanchesternem Besatz mit silberner Plaque. Bei besonderen Veranlassungen trugen sie einen silberbortierten dreieckigen Hut.

Im Jahre 1868 wurde zwischen dem norddeutschen Bunde einerseits und Bayern, Würtemberg und Baden andererseits ein Vertrag zur Regelung der Postverhältnisse durch einen deutschen Postverein geschlossen. Dieser vereinbarte darauf mit Österreich und dann mit Luxemburg, welche bisher mit den vorgenannten Postgebieten einen Deutsch-Österreichischen Post-Verein bildeten, Post-Verträge. Der Vertrag mit Baden wurde indes durch Vereinigung Badens mit dem Reichspostgebite hinfällig. Für Baden wurden Ober-Postdirektions-Bezirke in Karlsruhe und Konstanz gebildet. Dem letzteren Bezirke wurden die Postanstalten der hohenzollernschen Lande zugewiesen.

Im Jahre 1869 bestand für die Verwaltung des Badenschen Post- und Eisenbahnwesens eine gemeinschaftliche Oberbehörde, nämlich die Direktion der großherzoglichen Verkehrs-Anstalten in Karlsruhe. Unter dieser standen die vereinigten Post- und Eisenbahn-Ämter und die Postämter. Von diesen letzteren ressortierten die Post-Verwaltungen, Post-Expeditionen, Post- und Eisenbahn-Expeditionen, Posthaltereien und Post-Stallmeistereien.

Am 1. Januar 1872 wurde gleichzeitig mit dem Postwesen das Telegraphenwesen des Großherzogtums mit der deutschen Post-, bez. Reichstelegraphie verschmolzen.

Im Jahre 1865 erstreckte sich das großherzoglich badensche Postgebiet über eine Bevölkerung von 1,369,291 Seelen auf 278 Quadrat-Meilen. Es waren eigentliche Postanstalten vorhanden 161 und zwar:

	13	Postämter
	4	Postverwaltungen
	39	Posthaltereien
	104	Post-Expeditionen
	1	Fahrpost-Exped. im Auslande (Straßburg)
	161	
ferner Eisenbahn-Postbüreaux	4	
und Postablage an Landorten	201	
zusammen	366	

Beamte waren beschäftigt:
526 und 83 Gehülfen
632 Unterbedienstete
61 Kondukteure
277 Postillone. *)

An Wagen waren vorhanden: 460 Stück mit 2828 Plätzen. Pferde: 932.

Im Jahre 1869 betrugen die Einnahmen des Badenschen Postwesens 2,011,387 fl. (südd. Währg.) und die Ausgaben 457,533 fl. Von der Badischen Postverwaltung wurden im Jahre 1868: 19,800,000 Briefpost-Sendungen befördert, gegen 18,255,000 pro 1867. Seit 1859 hatten sich die Zahlen des Postverkehrs mehr als verdoppelt. Unter jener Gesamtzahl befanden sich 13,600,000 frankierte und 1,100,000 unfrankierte Briefe, ferner 222,000 rekommandierte Briefe, 1,835,000 Kreuzbandsendungen u. s. w. — Inländische Zeitungen wurden versandt 9,147,000 Stück, 860,000 mehr als 1867 und fast dreimal so viel als 1859; Zeitungen aus dem übrigen Deutschland 2,570,000, gegen 1,450,000 im Jahre 1859; ausländische 493,000, wieder fast das Dreifache von 1859. — Gewöhnliche Pakete wurden versandt 1,130,000, etwas weniger als im Vorjahr, aber fast doppelt so viel wie 1859; Briefe und Pakete mit deklariertem Wert 1 Million im Deklarationsbetrag von 200 Millionen Gulden, was gegen die Vorjahre eine erhebliche Abnahme und gegen Beginn des Jahrzehnts eine nur unbe-

*) Die Montur der badenschen Postillons bestand 1843 in einem rotpassepoilierten Koller von hellgelbem Tuch mit Kragen, Aufschlägen, Achselklappen und Unterfutter von scharlachrotem Tuch, vorn mit einer Reihe von 9 weißen Knöpfen, rechts zugeknöpft, mit 2 Knöpfen an den Rückennähten und einem auf jedem Ärmelaufschlag; Kragen und Achselklappen waren mit schmalen silbernen Borten besetzt. 2. In einem gelb und rot gewirkten wollenen Reitgürtel. 3. In weißledernen Beinkleidern und Steifstiefeln mit Sporen; im Winter bei schlechter Witterung, Reithosen von dunkelgrauem Tuch mit rotem Passepoil und Besatz von schwarzem Leder. 4. In einem schwarzlackiertem Hut mit silberner Borte und Schnalle. 5. In einem Mantel von dunkelgrauem Kirsay mit scharlachrotem gelb passepoiliertem Kragen. Jeder Postillon hatte im Dienst das Posthorn an einer gelb und roten Schnur mit Quaste über die rechte Schulter zu tragen.

deutende Zunahme ergiebt. Seinen Grund hatte dies hauptsächlich in Vermehrung der Postanweisungen und in einer veränderten Zählweise. — Postvorschüsse wurden erhoben 390,000 im Betrag von 1,140,000 fl., was der Zahl nach mehr als doppelt so viel als im Vorjahre und mehr als viermal so viel wie 1859 ausmacht; den Summen nach war der Unterschied weit geringer, was also auf Zunahme der kleinen Erhebungen schließen läßt. Die Zahl der Postanweisungen betrug gegen 240,000 mit 6,225,000 fl., mehr als dreimal so viel als im Vorjahre; 1859 waren es erst 2000, im Betrage von 28,000 fl. — Personen wurden von den Posten 590,000 befördert, gegen 574,000 pro 67 — 271,000 pro 1859. — Briefmarken wurden verkauft im Betrage von gegen 9 Millionen Fl., Freikonverts von 4,750,000 Fl. Für das Vorjahr stellen sich beide Zahlen ansehnlich niedriger. Seit 1864 sind dieselben zusammengerechnet etwa um die Hälfte gestiegen. —

Die Einführung der Briefmarken geschah im J. 1850. Die zuerst ausgegebene Marke zeigt in einem mit Arabesken geschmückten Kreise die den Wert bezeichnete Zahl, darüber das Wort „Baden", darunter „Freimarke," an der linken Seite „deutsch-österreichischer Postverein," und an der rechten „Vertrag von 6. April 1850." Die Ausführung war in schwarzem Druck auf farbigem Papier, und zwar 1 Kr. chamois, 3 Kr. gelb, 6 Kr. grün, 9 Kr. rosa. Im Jahre 1853 erlitt diese Marke eine Änderung in der Farbe, 1 Kr. weiß, 3 Kr. grün, 6 Kr. blau, 9 Kr. gelb und wurde 1860 ganz umgestaltet. Die darauf folgende Marke ist mit dem Wappen des Großherzogtums geschmückt und enthält außerdem die Worte „Baden," „Freimarke," „Postverein" und die Wertangabe nach Kreuzern. Die Ausführung ist farbiger Druck auf weißem Papier. 1 Kr. schwarz, 3 Kr. blau, 6 Kr. ziegelrot, 9 Kr. rosa. Im J. 1862 wurde auch diese Marke nach der Übereinstimmung des Postvereins in ihrer Farbe geändert, und wurde nun zu 3 Kr. rot, 6 Kr. blau, 9 Kr. hellbraun, 18 Kr. grün, 30 Kr. orange.

Brief-Umschläge wurden 1858 eingeführt. Die Marke derselben war rund und trug das Bildnis des Großherzogs

Friedrich in farbigem Druck auf weißem Papier. Die Unterschrift zeigte die Wertangabe in Buchstaben und Zahlen im Werte von 3 bis 18 Kr. — 1862 wurde, wie bei den Briefmarken, die Farbe gewechselt. Baden besaß auch Landpostmarken, die aber wieder außer Kurs gesetzt wurden.

II.

Geschichtliches über das frühere braunschweigische Postwesen.

Unter den in Norddeutschland mit Bildung des norddeutschen Bundes mit dessen Postverwaltung, der späteren Reichspost, verschmolzenen Landesposten nennen wir zuerst

Die Landespost des Herzogtums Braunschweig.

Eigentliche braunschweigische Landesposten haben die Herzöge von Braunschweig-Lüneburg Franz Otto und Heinrich der Jüngere nach taxis'schem Muster im Jahre 1569 errichtet. Herzog Julius von Braunschweig-Lüneburg legte im Jahre 1576 zur Verbindung seines Landes mit Sachsen eine reitende Post von der damaligen Residenzstadt Wolfenbüttel über Halberstadt und Halle nach Leipzig an, die indes 1589 wieder unterbrochen wurde.

Im Jahre 1640 bewarb sich Röttger-Hinüber aus Hildesheim um Herstellung einer direkten Postverbindung zwischen Braunschweig, Hannover, Bremen und Cassel, die ihm auch bewilligt wurde. Zum Lohne und zur Ermunterung dafür wurde Hinüber der Titel eines herzoglich braunschweigisch-lüneburgischen Posthalters und Postmeisters in Hildesheim verliehen.

Taxis erblickte in Einrichtung dieser Kurse einen Eingriff in das Reichs-Postmonopol und führte deshalb Beschwerde beim Kaiser, worauf Ferdinand II. unterm 15. Juni 1645 an die Herzöge Friedrich zu Lüneburg und August zu Wolfenbüttel, sowie an die Städte Braunschweig und Lüneburg ein Dekret erließ — in welchem er ihnen die Anlegung taxis'scher Posten empfahl; er

hatte damit aber keinen Erfolg. Man erklärte vielmehr, man werde im eigenen Gebiete eigene Posten errichten, ganz unbekümmert um die kaiserlichen Verbote und die Prozesse des Reichs-General-Postmeisters.

Trotz des den Reichsfürsten durch den Frieden von Münster und Osnabrück zuerkannten Postregals erging im Jahre 1659 an Braunschweig abermals ein kaiserliches Patent, welches die Beendigung des Streites mit Taxis forderte. Ein zweites ordnete die Aufhebung der Landes-Posthäuser an und untersagte die Unterhaltung von Postillonen mit landesherrlicher Postkleidung. Man kehrte sich jedoch nicht daran.

Herzog Georg Wilhelm hatte vielmehr aus Italien einen Mann, Namens Stiegenello, mitgebracht, der mit Bewilligung der drei braunschweigischen Herzöge in den gesamten Braunschweig-Lüneburgischen Landen, Posten und Postverwaltungen nach taxis'schem Muster einrichtete. Der erste Minister Graf von Platen-Hallermund*) in Hannover kaufte dem Italiener das Postwesen ab und erhielt (1689) die Belehnung als Erblandes-Postmeister. (Man vergl. Abt. III.)

Auf Taxis Klage gegen dieses Vorgehen erschien 1660 ein Graf von Gronsfeld (s. S. 231) in Braunschweig als Bevollmächtigter und setzte einen mitgebrachten Reichs-Postmeister ein. Der Herzog, empört über diesen Gewaltschritt, befahl die augenblickliche Verhaftung Gronsfelds, welcher sich dieser jedoch noch rechtzeitig durch die Flucht entzog. Auf die wiederholten

*) Auf seinem Gute Weißenhaus in Holstein starb anfangs 1889 der General-Erbpostmeister Karl Graf Platen zu Hallermund im 78. Lebensjahre. Sein ältester Sohn ist bereits 1881 gestorben, sodaß als Haupt der Familie und in der Würde des General-Erbpostmeisters ein 17jähriger Enkel, welcher ebenfalls Karl heißt, folgt. Der gen. Titel stammt aus dem Jahre 1689. Damals wurde der braunschweigische Premier-Minister Graf Platen mit dem General-Erbpostmeister-Amte von Braunschweig unter der Bestimmung belehnt, daß sich dasselbe nach dem Rechte der Erstgeburt vererben sollte. 1736 mußte zwar der damalige Inhaber die Verwaltung der Postämter und die Einkünfte aus denselben an das Kurhaus abtreten, der Titel aber blieb der Familie erhalten. Das berühmteste Mitglied der Familie war der Dichter Graf August Platen.

Befehle des Kaisers, die Landesposten einzustellen, beschloß das Haus Braunschweig unterm 19. Dezember 1660 die Reichsposten mit der Beschränkung aufzunehmen, daß — außer der Korrespondenz der freien Handelsstadt Braunschweig — keine Briefe anderer Orte befördert und nur Landesangehörige als Postbeamte angestellt werden dürften.

Dem Grafen Platen war zwar das gesamte Postwesen im Braunschweig-Lüneburgischen und Wolfenbüttel'schen Anteil überlassen worden, jedoch behielt Taxis seine Postanstalten unter dem Schutze des Herzoges.

Später verglichen sich beide Teile dahin, daß Platen die fahrenden und Taxis die reitenden Posten besorgen lassen sollte. Dies Übereinkommen dauerte auch nach dem Aufhören des Platen'schen Lehens-Postwesens und bis zur Entfernung der Reichsposten aus den herzoglichen Landen, (1700) fort.

Im Jahre 1718 entstand auf Veranlassung des Ober-Postamtes in Leipzig die Fahrt der so berühmt gewordenen **gelben Kutsche** von Braunschweig über Hessen und Merseburg nach Leipzig, die von Braunschweig aus wieder Verbindung mit der herzoglichen Küchenpost nach und von Hamburg unterhielt.

Diese Küchenpost, deren Hauptzweck eine Verbindung mit Hamburg war, erlitt viel Anfechtung von preußischer Seite, weil durch sie Preußen der Portoanteil für den preußischen Kurs über Magdeburg entzogen wurde. Obgleich von braunschweigischer Seite diese Post als ein sächsisches Lohnfuhrwerk ausgegeben wurde, begehrte Preußen dennoch deren Aufhebung, weil es den Postrechten zuwider laufe, ein Privatfuhrwerk zum Nachteil eines anderen Staates zu gestatten. Nun mußte Braunschweig die von ihm selbst ausgegangene unwahre Behauptung, daß jene Post bloße Privatsache sei, zurücknehmen und die Anstalt für eine wirklich herzogliche Post erklären, wogegen sich Preußen keine Gewaltmittel erlauben konnte.

Braunschweig und Sachsen gründeten die Fortdauer ihrer gemeinschaftlichen Anstalt noch fester durch den Vertrag vom 10. Mai und 31. Juli 1750. Danach wurde die Post von beiden Teilen in eines jeden landesherrlichen Postkleidung bis

Stolberg a. H. entgegengebracht und weitergeführt. Alle Briefe aus Sachsen und den unterwegs belegenen Orten, welche nach den Seestädten und dem Lüneburgischen bestimmt waren, dann Briefe und Pakete, die aus Hamburg, Lübeck, Bremen, dem Hannoverschen und Braunschweigischen nach Sachsen, Böhmen und Österreich bestimmt waren, wurden durch die gelbe Kutsche befördert.

Eine Änderung der Route der gelben Kutsche brachte das Jahr 1815 mit sich, indem der ganze Strich Landes bis nahe vor Leipzig an Preußen kam, und somit Sachsens Einfluß und Verbindung aufhörten. Die Fahrt der gelben Kutsche geschah nun von Blankenburg über Hasselfelde bis Nordhausen, wo sie in den Kurs von Cassel nach Leipzig eintrat und sich mit der Post dieser Route vereinigte.

Am 2. Juli 1790 wurden die Postanstalten in Braunschweig landesherrlich.

Durch die Errichtung des Königreichs Westphalen (1807) ging Braunschweigs Postwesen in das jenes Königreichs über. Die mit König Hieronymus eingewanderten Franzosen beuteten nunmehr das Postwesen aufs ärgste aus und erhöhten zu diesem Zwecke auch die Taxen. Mit der Rückkehr des Herzogs und der früheren Verwaltung erst wurde es wieder besser.*)

Die oberste Postbehörde war das Staatsministerium, dem die Eisenbahn- und Postdirektion untergeordnet war. Mit

*) Hüttner berichtete im Jahre 1848 über das braunschweigische Postwesen: „Im Braunschweigischen wurden schon 1569 bis 1589 und 1640 Territorial-Posten eingeführt. Bei Herstellung des Staates im Jahre 1814 nahm das herzogliche Ministerium auch die Post wieder an sich, deren Verwaltung eine herzogliche Eisenbahn- und Post-Direktion in Braunschweig leitet. Seit Anfang 1848 wurde ein Post-Inspektor angestellt, welcher für die Ausübung und Befolgung der für den Postdienst bestehenden gesetzlichen Bestimmungen und Verfügungen und für den gehörigen Betrieb des Postdienstes bei den Postanstalten, Postkassen und Posthaltereien zu sorgen hatte. Unter der Direktion standen die Bahn- und Postämter, Expeditionen und das Telegraphenamt. Jährliches Bruttoeinkommen: 100,000 Thaler. Netto 38,000 Thaler."

Gründung des norddeutschen Bundes ging die Verwaltung des Postwesens sowohl wie die des Telegraphenwesens auf die bezüglichen Zentralverwaltungen der Post und Telegraphie des Bundes über, dessen Postgebiet dadurch einen Zuwachs von 67 Quadr.-Meilen und 282,400 Menschen erhielt.

Im Jahre 1865 besaß das Herzogtum:

Stabile Postanstalten	48 (und 19 Posthaltereien)
Briefsammlungen	2
	Sa. 50

Beschäftigt waren im braunschweigischen Postdienste:

Beamte	162
Unterbeamte	98
Postkondukteure	14
Postillone *)	68
Sa.	342

*) Die braunschweigischen Postillons trugen (in den vierziger Jahren) im Sommer eine Reitjacke von hellblauem Tuche mit paillegelbem Kragen und Schoßbesatz, die mit zwei Reihen zu je sechs Knöpfen versehen war. Die Ärmelaufschläge und Taschenklappen waren gelb passepoiliert und letztere mit drei Knöpfen besetzt. Auf den Knöpfen von weißem Metall befand sich ein Posthorn. Um den linken Oberarm wurde die Binde von gelbem Tuche getragen, auf welchen ein weißmetallenes Schild mit dem springenden Pferde angebracht war. Die Schärpe mußte umgelegt zwei Finger unter der Reitjacke hervorstehen und die Enden derselben zur linken Seite einen halben Fuß lang herunterhängen. Die Schärpe war von paillegelbem Zeuge, an den Enden mit handbreiten Franzen von derselben Farbe besetzt. Beinkleider und Handschuhe waren von weißem Leder; erstere wurden in die Stiefeln getragen. Bei Beförderung von drei- und vierspännigen Posten legten die Postillone Kanonenstiefel mit weißen Anschnallsporen an; bei zweispänniger Beförderung bis an die Knie reichende Stiefel mit steifen Schäften. Als Kopfbedeckung diente ein schwarzlackierter Hut mit zwei Zoll breiter Silbertresse, die vorn in zwei egale Falten gelegt war. Die Kokarde war von schwarzlackiertem Eisenblech; in der Mitte derselben befand sich ein blankes Schild, eingefaßt mit vergoldetem Rande. Halsbinde von schwarzem Tuch. Die Trompete mußte mit der Schnur am Schallende so weit umwickelt werden, daß sie unter der linken Schulter auflag und die Troddeln auf der rechten Brust hingen. Die Schnur war mit blauer und gelber

Pferde waren vorhanden 177, Wagen und Schlitten 129. Jedes Pferd hatte durchschnittlich 549 Meilen zurückzulegen, da auf Poststraßen in Summa 98,586 Meilen, auf Eisenbahnen dagegen 768,185 Meilen zurückgelegt wurden.

Der Briefpostverkehr war folgender:

Gewöhnliche Briefe, frankiert	unfrankiert	Rek. Briefe,	Brfe. m Warenprb.	Kreuzbd.-sendungn	Portofreie Briefe
1,049,737	259,664	23,816	5,798	202,504	236,392

1,777,947 Stück.

Zeitungsexemplare wurden befördert 1,519,957 St.

Pakete, Geld- und Wertsendungen:

ord. Packete im Gewicht von Pfund	Stück	Geld- u. Wertsendungen Stück	Gewicht	Wert
372,096	2,217,127.	239,109	135,019 Pfd.	38,321,569 Thlr.

Personen wurden befördert 47,076, also 1/6 der ganzen Bevölkerung.

Nachnahme-Sendungen:		Baareinzahlungen:	
36,543 St.	113,269 Thr. Betrg.	11,362 St.	74,295 Thr. Betrg.

Die Einnahme betrug (1863) 230,713 Thr.
Die Ausgabe " 180,638 "
mithin Reinertrag 50,075 Thr.

Die Briefmarken des Herzogtums dürften gleich denen der anderen mit der heutigen Reichspost verschmolzenen deutschen Postverwaltungen nur noch als besonders seltene Stücke vorhanden sein, wir geben deshalb eine Beschreibung derselben.

Wolle durchwirkt. Im Winter wurde eine Stalljacke von grauem Tuch mit gelben Vorstoß und Kragen getragen und darüber der Mantel von hellblauem Tuche mit parillegelbem Kragen. Ferner graue Tuchbeinkleider mit Lederbesatz und gelbem Vorstoß und Halbstiefeln mit Anschraube-Sporen. Bei Beförderung zweispänniger Fahrposten-, Reit- und Kariolposten und Estaffetten kam im Sommer wie im Winter statt des Hutes eine Mütze von blauem Tuche mit gelbem Streif, auf welchem ein kleines Posthorn von Metall getragen wurde, zur Anwendung. Der Stock der Peitsche war mit Leder überzogen und hellblau angestrichen. Einen Schnurrbart zu tragen, war dem Postillon nicht gestattet.

Die Postwertzeichen wurden 1851 eingeführt und zwar á 1 Sgr. rosa, 2 Sgr. blau und 3 Sgr. ziegelrot-farbiger Druck auf weißem Papier. Im Jahre 1853 wurde der Druck geändert und war schwarz auf farbigem Papier u. zwar die zu 1/4 Sgr. braun, 1/3 Sgr. schwarz, 1/2 Sgr. orange, 1 Sgr. gelb, 2 Sgr. blau, 3 Sgr. rosa. Die 4 Pfg. oder 1/3 Sgr. geltende Marke trägt in einem ovalen Medaillon ein galoppierendes Pferd, über welchem sich eine Krone befindet; in einem Bande darüber liest man die Worte „Braunschweig," in einem darunter die Angabe des Wertes in Buchstaben; die sich in Zahlen in kleinen Medaillons zu beiden Seiten wiederholt; 1860 wurde eine Marke eingeführt im Werte von 3 Pfg.; sie hat in einem ovalen Ringe, über welchem sich eine Krone befindet, die Angabe des Wertes in Zahlen, oben das Wort „Postmarke" und von beiden Seiten „Drei Pfennige." Vier solche Marken in einem Felde vereinigt bilden eine Groschenmarke. Die Ausführung ist braun.

Im Jahre 1855 wurden auch Kouverts eingeführt, deren Marke geschmückt ist mit einem galoppierenden Rosse und einer Krone und eine Umschrift trägt, welche den Wert in Buchstaben und Zahlen angiebt.

Es waren im Gebrauch: 1 Sgr.-Kouverts gelb, 2 Sgr. blau, 3 Sgr.-Kouverts rosa.

1863 wurde auch für die Landpost eine Marke eingeführt zu 1 1/2 Sgr. in grünem Druck und Façon wie oben. Dann wurden auch Marken zu 1/3 Sgr. ausgegeben, ähnlich den Kouvert-Marken.

III.

Vom Postwesen des vormaligen Königreichs Hannover.

Die Geschichte der hannoverschen Post fällt vielfach mit der Braunschweigs zusammen. Es läßt sich annehmen, daß schon zur Zeit Heinrichs des Löwen in Hannover landesherrliche Botenanstalten vorhanden waren. Unter Heinrichs Enkel, Otto das Kind (1227—1252), gingen von Hamburg

aus die Kaufmannsboten durch das Land. Auch Hannover und andere Städte traten dem Hansabunde bei. Die Landesfürsten benutzten ebenfalls diese Kaufmanns-, später städtischen Boten, hielten daneben aber auch noch eigene Boten. Alte Urkunden aus den Zeiten von 1519—1576 sprechen ausdrücklich von geregelten Botenposten, welche Briefe zu Fuß und Roß bestellten und sich auch der Wagen bedienten, sobald ihnen Pakete und Waren anvertraut wurden, in denen sie auch Reisende mitnahmen.

Die braunschweigischen, bez. hannöverschen Lande haben sich der Einführung der Reichsposten immer erwehrt und etwa seit Mitte des siebzehnten Jahrhunderts eigene Posten gehabt. Im Jahre 1678 wurde der Freiherr von Stechinelli oder Stiegenello mit dem Erb-Postmeisteramte investiert (belehnt), und als derselbe bald darauf mit lehnsherrlicher Einwilligung seine Rechte an den Freiherrn von Platen-Hallermund abtrat (1689), letzterer damit, sowie auch mit dem landesherrlichen Postrechte im Hochstifte Osnabrück (als einem feudonobile) belehnt.

Der bereits unter Braunschweig genannte reiche Frachtführer Röttger Hinüber legte 1636 in der Stadt Hildesheim, die damals noch unter Lüneburgischer Landeshoheit stand, aus eigenem Vermögen und mit einem Kostenaufwand von 40,000 Thaler Posten an. Er begann mit einer reitenden Post von Bremen nach Cassel, zu welcher ihm der Herzog Georg zu Lüneburg erst unterm 17. November 1641 die Zustimmung erteilen ließ. Hinüber errichtete bald nachher mit Bewilligung des Gesamthauses Braunschweig und der Regentin-Witwe Amalie Elisabeth, Landgräfin von Hessen-Cassel, die fahrenden Posten von Hildesheim nach Braunschweig und von Hildesheim über Hannover nach Bremen, auch eine besondere Reitpost von Cassel nach Bremen und Hamburg.

König Georg II. brachte das Postwesen wieder an das fürstliche Haus zurück und verordnete unterm 23. Oktober 1736, „daß das mit vieler Mühe und großen Kosten wieder beigebrachte Postregal in seinen deutschen Domänen unwiderruflich beigelegt und einverleibt, zu ewigen Zeiten bei seinen Nachfol-

gern in der Regierung und bei dem Kurfürstentum und Landen als ein demselben anklebendes hohes Recht und Regal verbleiben und auf keine Weise, weder ganz noch zum Teil, veräußert werden solle."

Im Osnabrückschen bestand neben den von Platenschen und nachher landesherrlichen Posten noch eine Privatpost. Eine dortige Familie, namens Pagenstecher war nämlich im Besitze einer Fahrpost von Osnabrück über Lengerich nach Münster und über Bentheim nach Holland. Ihr Recht, das sich auf unvordenkliche Zeiten stützte, wurde von der Regierung nicht anerkannt und deshalb ein Prozeß angestrengt, welcher, durch Vergleich erledigt, infolge dessen jenes Verhältnis vom 1. Juli 1828 an aufgehoben wurde.

„Ein ausschließliches Recht der Postanstalten zur Beförderung von Personen und Sachen" — bemerkt Storch in seinem Werke „Das Postwesen" (Wien 1866 im Selbstverlage), dem wir auch manche statistische Angaben entnehmen — „scheint hier nie durchgeführt worden zu sein. Die Städte- und Gildeboten, welche schon vor den reitenden Boten Heinrichs des Jüngern (1514—1568), aus welchen die Postanstalten sich entwickelten, vorhanden waren, konkurrierten mit den letzteren, und noch die Postordnung vom 4. September 1755 gestand ihnen dies zu, wenngleich sie dieselben in betreff der Zeit des Abganges und der Mitnahme von Sachen und Personen beschränkte. Dagegen erklärte jene Postordnung, daß außer den erwähnten Boten an den Orten, wo Posten eingerichtet seien, Botenläufer, die sich dessen auf gewisse Tage und Stunden anmaßten, nicht geduldet, sondern mit willkürlicher Strafe belegt werden sollten. Auch wurde dadurch wiederholt das Nebenpostieren verboten und zum Besten der ordinären, besonders aber der Extraposten, dem Lohnfuhrgewerbe eine erhebliche Beschränkung auferlegt. Im Jahre 1796 wurde das Stationsgeld eingeführt, welches alle Miet-Fuhrleute zu entrichten hatten, die auf mehr als zwei Meilen Entfernung Reisende fortschafften, das 1858 aber wieder aufgehoben wurde."

Seit Übernahme des Postwesens in eigene Verwaltung

(1736) führte das Geheime Rats-Kollegium die Leitung desselben.

Die erneuten Versuche des Reichspost-Generalamts, die Reichsposten in Hannover einzuführen, hatte den Post-Vertrag von Wien vom 25. Juni 1748 zur Folge, durch welchen Fürst Alexander Ferdinand von Taxis die Befugnis erhielt, seine Posten und eigene Beamte wieder im Hannoverschen einzuführen.

Im Jahre 1790 hob die Regierung jedoch sämtliche Thurn- und Taxis'sche Postanstalten im Kurfürstentum wieder auf und vereinigte sie mit den Landesposten, gestattete dem Fürsten von Thurn und Taxis aber den Durchgang geschlossener taxis'scher Postfelleisen gegen Transitporto (Durchgangsporto).

Durch Reichsdeputations-Hauptschluß vom 25. Februar 1803 waren dem Fürsten von Thurn und Taxis die Gerechtsame eines General-Erbpostmeisters zwar gewährleistet worden, Hannover gestattete deren Anwendung auf seinem Gebiete jedoch nicht. Von der Zeit an blieb das Postwesen in der Verwaltung des Staates und stand unter einer dem Finanz- und dem Handels-Ministerium untergeordneten General-Postdirektion. —

Das Briefgeheimnis scheint im ehemaligen Königreich Hannover — periodenweise — nicht sonderlich gewahrt worden zu sein; wenigstens bringt O. Borchers in seinen „Erinnerungen eines Hannoveraners“ folgende fast unglaublich klingende Mitteilungen über das „Schwarze Kabinett“:

„Als Georg V. auf den Thron von Hannover kam, nahm dieses schon früher bestehende Institut einen Charakter an, welcher allen Grundsätzen einer geordneten Verwaltung direkt widersprach. In der ersten Hälfte der fünfziger Jahre gelang nämlich dem Postbeamten —t eine merkwürdige Erfindung, welche ihm ermöglichte, binnen kurzer Zeit jedes beliebige Siegel täuschend nachzubilden, dergestalt, daß die Nachahmung von dem Originale absolut nicht unterschieden werden konnte. Der Urheber vertraute seine Erfindung dem General-Post-Direktor von Brandis an. Dieser beeilte sich, eine so viel versprechende Neuerung dem Monarchen vorzu-

legen und König Georg verfügte alsbald, „die Erfindung solle in Allerhöchst seinem Interesse benutzt werden. Herrn v. B. fiel die Sorge für die Verwirklichung der Allerhöchsten Intentionen (Willens) anheim. Der General-Postmeister entledigte sich dieser ebenso schwierigen, als delikaten Aufgabe, indem er den Beamten —t anwies, mit seiner Erfindung ausgerüstet, Hand an die private Korrespondenz zu legen, wobei er mit dem glücklichen Erfinder eine Vereinbarung des Inhalts traf, daß demselben jeder nach der neuen Methode behandelte Brief mit zwei Thalern honoriert wurde. Auf Weiteres erstreckte sich die Fürsorge des Chefs nicht. Es schien dem Herrn General-Direktor so gleichgültig zu sein, wo und wie der Sekretdienst (Geheimdienst) betrieben wurde, daß die betreffenden Beamten nicht einmal über ein Dienstlokal verfügten. Für ihre verschwiegene Thätigkeit bedurften sie aber eines möglichst abgesondert liegenden Zimmers, und da sich ein solches in der Wohnung des Herrn —t nicht vorfand, so mußte man vorläufig zu der Wohnung des Kollegen seine Zuflucht nehmen. Dort gab es allerdings einen Raum, dessen Lage den besonderen Wünschen genügte. Zufällig war dies die Kinderstube!! Dieselbe wurde, so gut es in der Eile gehen wollte, ihrer neuen Bestimmung dienstbar gemacht. Allmählich vergrößerte sich übrigens das Geschäft derart, daß die betreffenden Beamten „pauschalierte fixierte Entschädigung erhielten und täglich Privatbriefe eröffnet und abgeschrieben werden mußten. Herr von B. pflegte dann die „unversiegelt“ erhaltenen Abschriften und Auszüge als „Leib- und Magenjournal“ ins Palais zu befördern, dessen „Einblick“ beinahe allwissend nach vielen Richtungen über Hannover'sche Privat-Verhältnisse machte. Auf Allerhöchsten Befehl sind Briefe erbrochen und für den König abgeschrieben worden von Personen des hohen und niederen Landes-, auch auswärtigen Adels, der Minister und Diplomaten, ferner Briefe von Offizieren, Beamten, Künstlern und Gewerbtreibenden.“

„Wie patriotisch sich der Amtsmißbrauch des Brieferöffnens in manchen Kleinstaaten breit machte,“ — heißt es in einer

anderen Broschüre — „zeigt das Beispiel Hannovers (vor Georg V.) Dort war es unter der englischen Dynastie Gesetz, daß jeder Graveur von jedem Petschaft, das er stach, ein Pflicht-Exemplar hinterlegen mußte — angeblich, damit die Behörde untersuchen könne, ob in den eingegrabenen Wappen und Initialen nicht auch einige Regierungs-Insignien enthalten seien, zu dessen Führung der Private kein Recht habe; in Wahrheit natürlich, damit das Schwarze Kabinett für vorkommende Fälle gleich gerüstet war und nicht erst die Mühe hatte, sich selber die zum Brieföffnen erforderlichen Utensilien anzuschaffen." —

Die hannoversche Post hielt auch Post-Ämter in Hamburg und Bremen. Im Jahre 1848 betrug die Zahl der Postämter 26, die der Postexpeditionen 185 und der Postrelais 129, mithin kam ein Amt oder eine Spedition auf 3½ Quadratmeilen und 8450 Einwohner. Im Jahre 1849/50 belief sich die Roheinnahme auf 701,449 Rthlr., der Kosten auf 557,450 und der Überschuß auf 143,999 Thaler.

Das Königreich hatte 1865 1,888,070 Einwohner auf einem Flächenraume von 698,5 Quadratmeilen. Es waren vorhanden:

Post-Anstalten	265
Eisenbahn-Postämter	1
Briefsammlungen	130
zusammen	396.

Beschäftigt waren:

Beamte *)	605
Unterbeamte	544

*) Die Uniform der Hannoverschen Postbeamten bestand (in den vierziger Jahren) in einem mit einer Reihe von acht Knöpfen versehenen Röcke von dunkelblauem Tuche mit Stehkragen und Ärmel-Aufschlägen von karmoisinrotem Tuche und einem vornherunter, sowie in den Rockfalten angebrachten karmoisinroten Vorstoße; auf dem Stehkragen befand sich eine Stickerei in Gold; auf dem mit keiner Stickerei versehenen Ärmel-Aufschägen waren oben zwei Knöpfe aufgesetzt. Über den auf beiden Seiten befindlichen Taschen-Klappen ohne

Kondukteure	80
Postillone*)	452
Wagen waren vorhanden:	
königliche	260
Posthaltereiwagen	650
Pferde	1358

Auf Poststraßen wurden zurückgelegt 510,408, und auf Eisenbahnen 284,187 Meilen.

Vorstoß waren zwei Knöpfe angebracht. Der Uniform-Überrock war von dunkelblauem Tuche mit Ärmel-Aufschlägen von gleicher Farbe, schließendem Stehkragen von karmoisinrotem Tuche ohne Stickerei, ein karmoisinroter Vorstoß vorn, in den Rockfalten und um die Ärmel-Aufschläge. Der Überrock war mit zwei Reihen zu sechs Knöpfen versehen, und die Überschläge mit weißem Kamlott unterfüttert. In dem auf den Knöpfen befindlichen Wappenschilde, über welchem die Königskrone, war das springende Pferd und darunter ein Posthorn angebracht. Als Untererzeug wurde eine Weste von weißem Tuche mit kleinen Uniformknöpfen und ein blautuchenes, an den Seiten karmoisinrot passepoiliertes und in die Stiefel gehendes Beinkleid, mit ganz bis an die Knie reichenden Stiefeln (ohne Stulpen) mit Sporen getragen. Zur Uniform gehörte ein Degen mit vergoldetem Gefäß nebst Porto-épée und ein dreieckiger Hut mit Kokarde, einem goldenen Überfall und dem Uniform-Knopfe. Bei dem Uniform-Überrocke war eine blautuchene, oben karmoisinrot passepoilierte Mütze mit Schirm vorgeschrieben, über welchem ein karmoisinroter Streif und auf diesem die Kokarde mit einem darunter liegenden Posthorn von gelbem Metall angebracht war. Die Uniform wurde getragen: 1. Von den Ober-Postmeistern mit Epaulettes mit Frangen von Kandille und einem Epaulettenhalter ohne Stern; 2. von den Postmeistern, dem General-Post-Kassierer, den Ober-Post-Inspektoren und den Ober-Post-Revisoren, mit Contre-Epauletten und einem Epaulettenhalter mit zwei Sternen: 3. von den Post-Verwaltern, Post-Kassierern, Post-Inspektoren und Post-Revisoren, mit Contre-Epauletten und Epaulettenhalter mit einem Stern, 4. von den Postschreibern mit Contre-Epauletten und einem Epaulettenhalter ohne Stern. Der Uniform-Überrock wurde getragen von den Post-Spediteurs und von den Posthaltern und Relais-Inhabern. Die Post-Unterbeamten trugen rote Dienstuniformen.

*) Die Montur eines Hannoverschen Postillons bestand aus einem Kollette von scharlachrotem Tuche mit 2 Reihen Uniform-Knöpfen von gelbem Metall; der Kragen, die Ärmel-Aufschläge, die Schulterklappen und die Schoßumschläge waren von dunkelblauem Tuche und mit einer 1/2 Zoll breiten gelben Litze besetzt; einem weiß-

An Briefpostsendungen wurden befördert:

Gewöhnliche Briefe frankirte	unfrank.	Rekommand. Briefe	Waren-proben	Kreuzband-sendungen	Portofreie Briefe
6,477,850.	1,527,440.	145,050.	42,820.	1,013,820.	1,879,360

11,086,340 Stück.

Zeitungen wurden 6,709,740 Stück befördert.

Pakete, Geld- und Wertsendungen:

Pakete Stück	im Gewichte	Geld- und Wertsendungen: Stück	Gewicht	Betrag
1,582,320	8,946,000 Pf.	962,190.	2,055,890 Pf.	151,933,220 T.

Personen wurden befördert: 214,315, mithin ein Achtel der Gesamtbevölkerung.

Nachnahmesendungen und Baareinzahlungen:

Stück	Thalerbetrag	Stück	Thalerbetrag
232,450	670,080	92,410	597,370

---

ledernen Beinkleide, Kanonenstiefeln mit Umschnalle-Sporen, einem schwarzlackirten Filzhute mit goldener Tresse, an welchem sich die Hannoversche Kokarde befand und darunter Krone und Posthorn von gelbem Metall; eine Schärpe von blauem Wollzeuge mit gleichfarbigen Quasten von 6 Zoll Länge, einem Posthorn in Trompetenform, einer Hornlitze von blau- und rotgedrehter Wolle mit Quasten von 2 Zoll Länge; dann aus einem Oberrocke von krapprotem Tuche mit 8 Reihen Uniform-Knöpfen, einem bis über die Schultern reichenden Kragen von blauem Tuche, die Ärmel-Aufschläge mit einer 1 Zoll breiten gelben Litze besetzt, einer Reithose von blauem Tuche mit rotem Passepoil- und schwarzem Leder-Besatze, einer Mütze von blauem Tuche mit rotem Streifen und Paspoil, Kokarde und Krone nebst Posthorn.

Im Sommer (May bis Novbr.) trugen die Postillons bei vom Sattel ab zu verrichtenden Fuhren, Kollette, Hut, weißlederne Beinkleider, Handschuhe und Kanonenstiefel, bei sonstigen Fuhren aber, statt der Lederhosen und Kanonenstiefel, entweder Lederhosen oder aber blaue Tuchhosen und gewöhnliche Stiefel mit Anschraube-Sporen. Der Überrock wurde zur Nachtzeit und bei ungünstigem Wetter über dem Kollette getragen. Im Winter (Novbr. bis May) verrichteten die Postillons die Transporte im Oberrocke, Hut, Tuch-Reithosen und Stiefeln mit Anschraube-Sporen. Die Schärpe, das Posthorn und die Hornlitze waren bei jeder Fuhre anzulegen, die Mütze aber nur bei dem Transport von Nebenwagen und Beichaisen zu tragen.

Die Gesamteinnahmen betrugen:	1,197,377	Thaler
die Ausgaben:	855,615	„
demnach Überschuß	341,762	Thlr.

Briefmarken wurden 1850 eingeführt. Die zuerst eingeführten zeigen in einem Schilde, über welchem das kgl. Wappen steht, den Wert der Marke in Zahlen; die Angabe wiederholt sich auf dem das Schild umgebenden Bande, welches außerdem noch die Inschrift „Franko“ und „Hannover“ trägt. Die Marken sind sämtlich schwarz gedruckt, die zu 1 g. Gr. grau, $^1/_{30}$ Thaler rot, $^1/_{15}$ Thaler blau, $^1/_{10}$ Thaler gelb. — An Stelle dieser Briefmarken traten 1856 solche von gleicher Zeichnung und auch schwarz gedruckt, jedoch mit weißem Grunde und feinen farbigen Linien, welche bei den 1 g. Gr. grün, $^1/_{30}$ Thaler rot, $^1/_{15}$ Thaler blau, $^1/_{10}$ Thaler chamois sind. Fast zu gleicher Zeit wurde noch eine andere M. ausgegeben. Sie trägt in einem ovalen Schilde die königliche Krone nebst dem Worte „Hannover“ und der Angabe „3 Pfennige,“ die sich in dem über dem Schilde befindlichen Bande wiederholt. Sie ist auf weißem Grunde ausgeführt und zwar früher in Hell-, dann in Dunkelbraun und zuletzt in Rosa.

Im Jahre 1859 wurde eine Marke eingeführt, welche in einem runden Medaillon, das Bildnis des Königs, darüber die Angabe des Wertes und darunter das Wort „Hannover“ zeigt; sie ist farbig auf weißem Grunde ausgeführt, die 1 Groschenmarke rosa, 2 Groschenmarke blau, 3 Groschenmarke chamois; 1861 wurde die 3 Groschenmarke braun. 1860 wurde noch eine Stadtpostmarke eingeführt im Werte von $^1/_2$ Groschen; dieselbe trägt auf weißem Grunde ein Posthorn, darüber die königliche Krone und das Wort „Hannover,“ darunter die Angabe des Wertes.

Frei-Kuverts kamen 1857 in Gebrauch. Dieselben tragen oben links an der oberen Seite eine farbige Marke, geschmückt mit dem Bildnisse des Königs und der bezeichnenden Inschrift, beides weiß ausgeführt. In der Farbe waren die zu 1 Gr. grün, 2 Groschen blau, 3 Groschen gelb. Im Jahre 1859 wurden die Farben geändert und zwar: 1 Groschen rosa, 2

Groschen blau, 3 Groschen gelb, 1861 aber wurde zu 3 Gr. hellbraun. Die Stadtpostmarken hatten keine Wertangabe, waren von grünem Druck auf gelbem Papier und zeigten 1858 ein Kleeblatt mit Posthorn, 1861 dagegen ein galoppierendes Pferd.

IV.

Die Entwickelung des Postwesens in den Hansastädten.

Nach Gründung der deutschen Hansa (1241) bildeten sich bald geregelte Botenzüge (die Botenzüge der Hansa), namentlich als Bremen und Braunschweig (1247) dem Bunde beitraten. Dieses Botenwesen der Hansa ist der Vorläufer der späteren dortigen Posteinrichtungen.

Es bestanden folgende vier Hauptbotenzüge der Hansa:

1. von Hamburg über Lübeck, Rostock, Stettin, Danzig und Königsberg nach Riega und mit diesen in enger Verbindung
2. die Botenzüge von Hamburg über Bremen nach Amsterdam und über Celle und Braunschweig nach Nürnberg.
3. von Nürnberg, dem Stapelplatz, zwischen Hamburg und Italien, nach Wien, Leipzig, Breslau, Salzburg und Stuttgart,
4. von Köln, der Hansabundesstadt für die Rheinschifffrachten und dem Stapelplatz zwischen Amsterdam, der Schweiz und dem südwestlichen Deutschland.

Als sich im sechzehnten Jahrhundert die taxis'schen Posten in Hamburg niederließen, trat das Boten- und Botenfuhrwesen mit jenen in Verbindung. Dadurch entstand die kaiserliche privilegierte Post- und Güterkutsche, zwischen Nürnberg und Hamburg, deren Schaffner ein Brustschild mit dem kaiserlichen und dem Nürnberger Wappen auf dem Dienstrock trugen.

Taxis legte auch in Hamburg ein Reichs-Postamt an, welches später durch Auflösung der Reichsposten ein bloßes thurn- und taxis'sches Postamt blieb und bis zum Aufhören des taxis'schen Postwesens bestand.

Längere Zeit — durch Napoleons I. Dekret vom 13. Dezember 1810 — waren die drei Hansastädte und das nordwestliche Deutschland mit Frankreich vereinigt und dadurch Handel und Verkehr tief darniedergedrückt. Erst nach den Befreiungskriegen hob sich beides wieder, namentlich auch das Postwesen. Es bestanden in Hamburg zur Zeit der Übernahme des gesamten dortigen Postwesens durch den norddeutschen Bund ein taxis'sches, ein preußisches, ein hannoversches, ein schwedisches, ein mecklenburgisches und das hamburger Stadt-Postamt. —

Über die Postgeschichte Bremens giebt das dortige Stadtarchiv mancherlei Aufschlüsse.

Die älteste Urkunde dieser Art trägt das Datum vom 3. März 1608 und betrifft die Herstellung einer Botenpost zur Beförderung von Briefen und Geldern zwischen Bremen und Braunschweig.

Ein Bote sollte regelmäßig Freitags 7 Uhr morgens aus Bremen abgehen und Sonntags in Braunschweig eintreffen; ein zweiter sollte am Montag 7 Uhr früh aus Braunschweig abgefertigt werden und Mittwochs in Bremen ankommen; der ganze Weg mußte also in drei Tagen zurückgelegt werden. Ein Jahrgehalt bezogen die Boten nicht, dagegen bekamen sie das Briefporto, welches auf zwei Mariengroschen für jeden Brief festgesetzt war; für Beförderung von Geldsendungen erhielten sie zehn Mariengroschen für je hundert Thaler. An Kaution hatten die Boten 400 Reichsthaler zu stellen.

Etwa zwanzig Jahre später wurde eine Botenpost zwischen den Niederlanden, Bremen und Hamburg eingerichtet. Dieselbe wurde 1676, zu welcher Zeit sich bereits ein taxisches Postamt in Bremen befand, in eine fahrende Post umgewandelt.

Die betreffende Bekanntmachung datiert vom 26. Septbr. 1676 und lautet:

„Wyr Burgermeister und Raht der heiligen Reichs-Statt Bremen, Thuen kund und zu wissen allen unsern Burgern u. s. w., daß zur schleunigen Forthelffung der reisenden Persohnen, wie auch dero mit sich führenden Sachen und sonst zu gemeiner Beförderung der commercien, auf vorergangene gnädigste Bewilligung derjenigen hohen Potentaten, Chur- und Fürsten, deren Länder hierunter bezeichnet werden, wir Unsers Ohrts vergonnet haben, Unserm Burger und Gastgeber, Christoph Daniel Koch, hierselbst zum weißen Schwan auf der Oberstraßen wohnhaft, eine Postfuhr von hier über Zeven durch das Herzogthum Bremen, nachher Hamburg und wiederumb von dannen anhero mit Ludolph Kreebs zu Haarburgh. Wie auch noch eine andere Postfuhr von hier über Linge nacher Schwolle mit Gerhard Meyern und Rolff von Sonsbar in Compagnie zu halten und anzustellen."

Die Post sollte abgehen:

Dienstag und Freitag 12 Uhr nach und aus Hamburg. Der Fahrpreis mit Fährgeld über die Elbe war 2½ Reichsthaler in Courant. Mittwochs und Sonnabends 12 Uhr nach und von Schwolle. Die Reise bis Schwolle kostete 5 Reichsthaler, bis Lingen 2½ Reichsthaler. In der Bekanntmachung wird besonders darauf hingewiesen, daß die Einrichtung allen nach den Niederlanden und von da zurück nach Hamburg reisenden Personen eine „große commodität und Bequemigkeit" sein werde.

Dem vorgenannten Koch wurde kurze Zeit darauf — wahrscheinlich vom 16. Juni 1677 ab — die Beförderung einer weiteren fahrenden Post zwischen Bremen und der Stadt Naerden in Holland übertragen. Die Post sollte abgehen von Bremen Montags und Freitags 10 Uhr vormittags und von Naerden ebenfalls Montags und Freitags nachmittags 2 Uhr. Der Kurs war über Delmenhorst, Wildeshausen, Kloppenburg, Löningen, Haselünne, Lingen in vierundzwanzig Stunden; von da weiter über Northorn, Oldenzahl, Delden, Goor, Deventer, Amersfort bis Naerden in vierunddreißig Stunden, zusammen

in achtundfünfzig Stunden. Das Fahrgeld betrug für die Person einschließlich Gepäck bis zu zwanzig Pfund acht Reichsthaler. In der Verordnung wegen Eröffnung dieser Poststrecke heißt es: „So Jemandt sich dieser Commodität gebrauchen will, kan derselbe sich verfügen auff obbemeldte Zeit und Stunde bey Herrn Chr. Daniel Koch, Gastgebern zum Weißen Schwaan in Bremen, wie dan zu Naerden an das Post-Comptoir daselbst, auch zu Lingen bey Herrn Claes von Doosten." Unter der Verordnung steht: „Einer sage es dem andern."

Im Jahre 1677 wurde in Bremen ein hannöversches, im Jahre 1672 ein preußisches Postamt eröffnet und diesem das städtische Botenwesen unterstellt.

Bald darauf wurden die regelmäßigen Postverbindungen bedeutend erweitert und namentlich solche mit Emden, Oldenburg, Minden und Kassel hergestellt.

In dem Bremer Staatsarchiv befindet sich die Abschrift eines Vertrages vom 8. September 1704 zwischen Conrad de Becco und Monsieur Koch in Osnabrück einerseits und dem Postmeister Dirk Risselmann in Bremen andererseits, wonach mit Genehmigung der beteiligten Landesherren eine wöchentlich zweimalige Postwagen- oder fahrende Post zwischen Bremen und Osnabrück eingerichtet werden sollte. Der Bremer Postmeister sollte die Post bis zur Wecht (Vechta) fahren, von wo ab die Beförderung durch die Unternehmer Conrad de Becco und Monsieur Koch eintrat. Die vertragschließenden Teile verpflichteten sich, „einander alles, was auf dem Postwagen vorkommt, getreulich zu überliefern, zu dem Ende von Osnabrug nach Bremen und von Bremen nach Osnabrug einander allemahl eine richtige Lista oder Carta zu senden und waß unterwegens an Passagiers, Geld und paquets und sonst noch dazu kommt, aufrichtig unter der empfangenden Lista oder Carta jedesmahl zu notieren."

1727 übertrug Preußen seine Briefpost an Taxis, seine Fahrpost an die Stadt Bremen.

Bald sollte die Stadt Bremen auch in einen Poststreit mit dem Fürsten von Thurn und Taxis geraten, weil dieselbe eine eigene fahrende Post nach Münster einrichten wollte. Der

Fürst von Taxis wandte sich deshalb beschwerend an den Kaiser. Das Schriftstück lautet:

„Ewer Kayſ. Mayeſt. kan Endesunterschriebener, Dero Erb-general-Obrist-Post-Meister in heyl. Römisch Reich und denen Niederlanden, Fürsten von Thurn und Taxis Rath und Mandatarius allerunterthänigst vorzutragen nicht umbhin, was gestalten der Magistrat der Kayſ. Reichs-Statt Bremen, auf Anleitung ihres Stattbotten-Meisters, nahmens Schwelling, zufolg ganz zuverlässig erhaltener Nachricht, würklich im Werk begriffen seyen, zu höchstem praejudiz Ewer Kayſ. Mayſt. Reichs-Post-regalis, einen aignen wochentlichen doppelten Postwagen von Bremen nach Münster et vice versa zu etabliren und den ersten ordentlichen curs im nächstkünftigen Monath May darmit anzufangen, fest entschlossen seye;

Wann nun aber dießes unternehmen nicht allein ein offenbahrer, in Ewer Kayſ. Mayſt. reservirtes höchstes Kayſ. Reichs-Post-Regale höchst strafbahrer Eingriff ist, sondern auch, da dießes unternehmen seine Würklichkeit erreichen solte, es den gänzlichen Verfall und ruin dero im Nieder-Sächßischen Creyß und anliegenden Orthen befindlicher und ohnedem schon ziemlich delabrirter Kayſ. Reichs-Posten ohnfehlbar nach sich ziehen würde;

Als gelanget an Ewer Kayſ. Mayſt. eingangs ged. Mandatary allerunterthänigstes Bitten, Allerhöchst dieselbe obged. Statt-Bremischen Magistrat und dero Statt-Botten-Meister sothanes unternehmen unter der in dero Kayſ. und Reich publicirten General-Post-Patenten exprimirter Straff nicht allein nachdrücklichst und ob periculum in mora fördersambst zu inhibiren, sondern auch an die Chur-Hannov. nachgesetzte Regierung (womit dieselbe allenfals obged. neuerlichen Postwagen den transit durch das Chur-Hannov. territorium nicht gestatten mögte) allergnädigst zu rescribiren oder sonsten all andere zu Unterbrechung mehrerwähnten unternehmens und zu aufrechthaltung dero Kayſ. Reichs-Posten zulänglich erachtende Mittel schleunigst vorzukehren, allermildst geruhen wollten. Alexander Leopold von Bilstein.“

Darauf verordnete der Kaiser unterm 16. April 1731 Folgendes:

„Carl der Sechste Gottes gnaden Erwehlter Römischer Kayser, zu allen zeiten Mehrer des Reichs u. s. w.

„Ehrsahme Liebe getreue! Unß hat Unser Kayserl. General-Obrist-Erb-Reichs-Postmeisters im Röms. Reich und Niederlanden, des Fürsten von Thurn und Taxis Lbd. beschwehrend in unterthänigkeit Vorstellen lassen, welcher gestalten Ihr, auf angeben Eueres Statt-Botten-Meisters, mit nahmen Schwelling, einen eigenen, wochentlich, von Brehmen nach Münster und wieder zurückh fahrenden doppelten Postwagen anzustellen Euch unterfangen wollet, solcher auch seinen lauf nachstens würkhlich anfangen solle, allermaßen Wir Euch, die, diesfahls Unß angebrachte beschwehrde, in dem in abschrift hierbey kommenden unterthänigsten Memorial des mehrern gehorsambst zu ersehen geben.

Nun hätten wir Unß zu Euch, zumahlen Euch der innehalt Unserer Kays. Wahl-Capitulation sowenig alß derer, vor Unß publicirter General-Post-Patenten, wegen Unsers, wieder alle eingriff und schmählerung zu erhaltenden Kays. Post-Regalis nicht unbewußt ist, gnädigst versehen, ihr würdet keineswegs deme zuwieder etwas unternemmen. Gleich wie Wir aber solcher gestalt wahrnehmen müssen, daß Ihr, dem allem ohneangesehne, sothane newerung einzuführen, Euch angemaßet habet, Wir aber hingegen zu gestatten auf keinerley weiß gemeinet sind, daß zu unserer Kays. Post-Regals-schmählerung ichtwas vorgenommen, verwilliget oder nachgesehen werde;

Also befehlen Wir Euch hiermit, bey der im vorbenannten Kays. General-Post-Patenten einverleibten straffe, von sothanem Eueren neuerlichen unternehmen in errichtung dergleichen Post-Wagens gäntzlich abzustehen und zu unterlassen, auch Eurem Statt-Botten-Meister solches werck ernstlich zu verbiethen.

Und habet an Unß Ihr über die gehorsambste befolgung dieses Unsers ernstlichen befehls, in zeith zwey Monathen Eueren bericht unterthänigst zu erstatten;

In welcher gnädigster zuversicht Wir Euch mit Kays. gnaden gewogen bleiben.

geben in Unser Statt Wienn u. s. w. gez. Carl."

Adressiert ist dieser Erlaß an „Denen Ehrsahmen Unsern und des Reichs lieben getreuen Bürgermeister und Rath Unser und des Reichs ohnmittelbahren freyen Reichs-Statt-Brehmen.“

In welcher Weise die Stadt Bremen der an sie ergangenen Weisung nachgekommen ist, läßt sich nicht mehr genau ersehen; thatsächlich ist die Post nach Münster eingerichtet worden.*)

Über wichtige postalische Vorgänge, soweit sie nicht über den Anfang dieses Jahrhunderts hinausreichen, wollen wir noch zwei interessante Schriftstücke anführen.

Es ist bekannt, daß Napoleon nach dem Preßburger Frieden (26. Dezember 1805) sehr erhebliche Gebietsänderungen in Deutschland vornahm, unter anderem Joachim Murat mit Kleve, Jülich und Berg beschenkt wurde. Murat, welcher den Titel eines Großherzogs von Berg angenommen hatte, beanspruchte die Errichtung eines Großherzoglich bergischen Postbureaus in Bremen, und hierüber wurde unterm 29. November 1806 ein Vertrag in deutscher und französischer Sprache zwischen den Beteiligten abgeschlossen. Die Paragraphen 1—5 des Vertrages enthalten die Bestimmungen über die Stellung der Großherzoglichen Postbeamten in Bremen, über das Verhältnis der Postanstalt zum bremischen Staate und über die Portofreiheit in Bremischen Staatsangelegenheiten. Der Paragraph 6 ist der wichtigste und lautet: „Das Großherzogliche Postbureau hierselbst wird für die Sicherheit und Beförderung der Korrespondenz der hiesigen Kaufmannschaft und sonstigen Einwohner alle mögliche Sorge tragen, und dies Bureau wird daher soviel irgend thunlich, immer in der Mitte der stadt und nie in der Neustadt placirt seyen.“

Zur Entschädigung für den Nachteil, welchen das Stadtbremische Postbureau durch die Anlegung eines Großherzoglich bergischen Postbureaus hierselbst erleidet, wird:

„a) an die Stadtkasse jährlich die Summe von 500 Reichsthalern bezahlt werden, solches jedoch vorbehaltlich der Ratifikation Sr. Kaiserlichen Königlichen Hoheit oder

*) Post-Archiv.

Großherzoglichen General-Postdirektors, wie auch unter der Bedingung, daß das Postbureau der Stadt die Anzahl seiner gewöhnlichen Postkurse auf Hamburg nicht vermehre, oder daß die Großherzogliche Postadministration die Anzahl ihrer dahin gehenden Postkurse nicht auf zwey reduciere oder sie alle vier aufhöbe;

b) Seine Kaiserliche und Königliche Hoheit sind und werden ersucht, dem stadtbremischen Postbureau vorzugsweise die Expedition der Postkurse zwischen Holland und dem Norden zu übertragen, im Falle Seine Majestät der König von Holland seinen Postenlauf dem Großherzoglichen General-Postbureau anvertrauen würde;

c) der Ertrag von den Hamburger und Altonaer Zeitungen und Journalen verbleibt dem stadt-bremischen Postmeister Herrn Gerhard Heymann während seiner Amtsverwaltung, und während dieser Zeit erhält der Postdirector Seiner Kaiserlichen Königlichen Hoheit von Seiten der Stadt eine jährliche Entschädigung von 250 Thalern. Wenn die Postverwaltung des Herrn Heymann aufhört, so wird der Ertrag der Zeitungen zwischen dem Großherzoglichen und dem Stadtbremischen Postmeister getheilt werden, es wäre dann, daß der letzte beide Funktionen vereine."

Dies trat leider nur zu bald ein; Preußen war niedergeworfen, und die Rheinbundfürsten konnten ihr Haupt höher erheben; Murat verlangte die alleinige Ausübung des Briefpostdienstes in Bremen, und der Senat mußte sich beeilen, diesem Wunsche zu entsprechen. Ein Vertrag darüber, nur in französischer Sprache, wurde am 4. Juni 1808 abgeschlossen. Artikel 1 des Vertrages bestimmt, daß die Stadt Bremen dem Großherzog das ausschließliche Recht abtritt, in Bremen ein Postbureau zu unterhalten, auf welches sämtliche Briefposten zu leiten seien. Die Verhandlungen wegen der Zustimmung der beteiligten auswärtigen Staaten würden allein von der Großherzoglichen Regierung geführt werden. Besagtes Recht sollte nach Artikel 2 dem Großherzog auf die Dauer von 24½

Jahren, vom 1. Juli 1808 an gerechnet, zustehen und im Falle der Nichterneuerung des Vertrages vor dem 1. Januar 1833 wieder auf die Stadt Bremen übergehen. Für die Preisgebung des Postrechts wurde dem Senat im Artikel 3 eine jährliche Entschädigung von 4000 Thalern ausgesetzt. Die Artikel 4 und 5 enthalten die näheren Bestimmungen über die Stellung der Großherzoglichen Postbeamten in Bremen und ihre Abgabepflicht; sie sollten nebenbei weder Handel treiben, noch irgend welche diplomatische oder Konsultatsgeschäfte übernehmen dürfen.

Dem Senat wurde für seine Briefschaften die Portofreiheit auf den Großherzoglichen Posten gewährleistet, und das Postporto sollte nach Artikel 8 u. ff. nicht ohne Zustimmung des Senats erhöht werden. Es wurde in Aussicht genommen, noch im Laufe des Jahres dem Senat einen nach Maßgabe der Entfernungen aufgestellten Briefposttarif vorzulegen. Diesem Tarif sollte eine Übersicht der abgehenden und ankommenden Briefposten beigefügt werden. Artikel 11—13 enthalten Bestimmungen über die Lage des Posthauses und die Ausübung des Postdienstes; das Posthaus sollte in der Mitte der Stadt belegen sein, und Jedermann sollte freistehen, die Briefe von der Post selbst abzuholen oder abholen zu lassen.

Durch Artikel 14 wurde der Stadt Bremen gestattet, den Fahrpostdienst, soweit er bestand, fortzuführen und zugleich zum Ausdruck gebracht, daß, wenn es der Großherzoglichen Postverwaltung gefiele, einen Diligencedienst von Hamburg nach Frankreich einzurichten, die Stadt Bremen dieser Einrichtung keine Schwierigkeit entgegenstellen, den Posten vielmehr freien Durchgang durch ihr Gebiet geben und endlich diesen Dienst mit allen Mitteln erleichtern würde.

Seit jener Zeit hat es noch mancher Umwälzung bedurft, bis die Kaiserlich deutsche Reichspost in der alten Hansestadt ihre Wirksamkeit entfalten konnte. —

In Lübeck treffen wir als erste postähnliche Einrichtung ebenfalls die ehemalige „Boten-Anstalt." Die „reisigen Boten" der Hansa dienten der Vermittelung des Briefverkehrs und standen bis zum Jahre 1808 unter der Aufsicht des

kaufmännischen Kollegiums der Schonenfahrer. Letzteres stellte sowohl den Botenmeister (Postmeister) als auch das übrige Personal ein. Die Stelle des Postmeisters wurde in jedem Falle einem der Mitglieder des Kollegiums verliehen. Dieses Vorrecht der Schonenfahrer erklärt sich daraus, daß sie die geeignetste Gelegenheit zur Überbringung der Nachrichten zwischen den einzelnen Seestädten boten und im Anschluß daran dem Bedürfnisse entsprechend Botenkurse einzurichten vermochten. die eine Verbindung mit den Binnen-Handelsplätzen und den übrigen Hansestädten bezweckten.

Eine gewisse Regelmäßigkeit in den postalischen Verbindungen treffen wir erst im Anfange des siebzehnten Jahrhunderts. Das älteste Dokument über Postverbindungen ist eine zwischen den „Schonenfahrer-Älterleuten" und den Hamburger Börsenältesten verabredete Botenordnung vom 1. März 1625; später sind im Jahre 1651 Verordnungen bezüglich der zwischen Lübeck und Hamburg fahrenden Postwagen erlassen. Von anderen regelmäßigen Verbindungen, welche in dem genannten Jahrhundert entstanden, sind noch erwähnenswert diejenigen zwischen Lübeck—Wismar, Lübeck—Lüneburg, Lübeck—Eutin, Lübeck—Boizenburg und Lübeck—Schwerin.

In Lübeck wurde durch ein Mandat Kaiser Rudolphs II. (1579) die Reichspost eingeführt und ihr Verhältnis zum Botenwesen reguliert, ohne daß es jedoch so klar auseinandergesetzt worden wäre, daß nicht fortwährend die heftigsten Streitigkeiten zwischen den beiden Postanstalten obgewaltet hätten.

Eine Chronik vom Jahre 1649 sagt über die Postverhältnisse Lübecks:

„Gleich wie nun hierdurch die kaiserliche Reichspost in Lübeck verbessert worden, so wurden die Botten-Posten hierüber eyfferzüchtig, indem diese auch sehr schlecht waren, da sie weder zu Roß noch Wagen, sondern durch Fußbotten ihre Correspondencien übertragen ließen, also legten sie gewisse Post-Stellen, Ordnung, Wagen und Pferde an, die Botten wurden auch mit Hörnern und Pässen versehen und zu gewissen Zeiten spedirt, ließen auch durch öffentlichen An-

schlag publiciren, niemand als ihrem Botten-Haus die Briefe einzuliefern und bestellen zu lassen.

Dieweilen nun diese Verordnung dieser Botten-Posten die kaiserliche Post zum größten Nachteil gereichen mußte, daß also ein kaiserliches Reskript ausgewürket wurde, welches aber von denen beiden Städten Hamburg und Lübeck nicht gehörig respektieret worden."

Unter solchen Streitigkeiten, bei denen bald die Boten- bald die Reichspost unterlag*), und zu denen auch noch konfessioneller Haß gegen die als Katholiken in der durchaus lutherischen Stadt übelangeschriebenen Reichs-Postbeamten kam, der im Jahre 1753 sogar zur Ermordung des Postsekretär Hindrichsen führte und außerdem auch noch Reibereien mit den 1683 in Lübeck angelegten Platenschen, später hannoverschen Posten und dem wismarschen Postamte hinzukamen, verflossen die ersten höchst unerquicklichen Zeiten des Lübecker Postwesens.

Die wismarsche und die königlich dänische Post wurden in späteren Zeiten unter die Schüttings-Post (so nannte man in Lübeck das Botenwesen, dem die 4 Schütting-Ältesten vorstanden) gelegt und von mecklenburgischen und dänischen Beamten unter derselben für Rechnung und Kosten ihrer Regierungen fortgeführt, und auch die königlich hannöversche Post im Jahre 1844 aufgehoben und ihre Rechte und Befugnisse der Stadtpost übertragen.

Als Lübeck von dem französischen Joche befreit war, nahmen

*) So hatten 1660 den 3. August die Reichs-Postämter in Hamburg und Lübeck eine Postkalesche angelegt, auf der man für 4 Mark 8 Schill. von beiden Orten abfuhr und Abends in Hamburg, bez. Lübeck ankam, die Lübecker aber, obgleich ihnen die Einrichtung wohl gefiel, hatten nach 4 Wochen dagegen Gewalt gebraucht, die Pferde auf der Straße abgespannt, den Postillon Hans Niebuhr mit 10 Mark gestraft, und die Passagiere nebst dem Postfelleisen aus der Postkalesche gerissen und auf ihren Wagen gesetzt; 1681 dagegen hatte der Herzog von Sachsen-Lauenburg den Boten-Postillon zu Artlenburg auf Verlangen des Kaisers anhalten, ihm die beiden Pferde nebst Sattel und Pistolen und auch die Briefe wegnehmen lassen, die Briefe aber an den kaiserlichen Postmeister eingesandt.

die Schonenfahrer im Jahre 1813 die Verwaltung der Posten wieder für sich in Anspruch, wogegen der Senat Einspruch erhob. Beide Teile einigten sich dahin, daß die gesamte Verwaltung der Posten fortan für Rechnung der Stadtkasse einer besonderen, aus zwei Senatoren und vier Bürger-Deputierten gebildeten Postabteilung übertragen werden sollte. Diese Personen waren aus der Mitte der Schonenfahrer zu wählen. Als Ersatz für die bisherigen Rechte der Schonenfahrer, für die Einbuße der Einnahmen aus dem Postwesen und als Vergütigung für die fernere Benutzung des Schonenfahrerhauses als Posthaus wurde den Schonenfahrern fortan eine jährliche Vergütung von 2000 Mark Lüb. Crt. zugestanden.

Als im Jahre 1850 die erledigte Stelle eines Bürger-Deputierten bei der Postabteilung wieder zu besetzen war, bestritt der Senat dem Schonenfahrer-Kollegium auf Grund der neuen Verfassung vom Jahre 1848 das für die Schonenfahrer früher bestandene Recht, ein Mitglied aus ihrer Zahl für die Postabteilung in Vorschlag zu bringen, und beanspruchte auch das Recht der Besetzung der Postmeisterstelle. Da eine Einigung nicht zu Stande kam, wurde durch Rats- und Bürgerbeschluß die Sache im Sinne des Senatsantrages dahin geregelt, daß die Postmeisterstelle einem theoretisch und praktisch durchgebildeten Postbeamten übertragen werden sollte. Die Wahl fiel am 2. April 1851 auf den Großherzoglich mecklenburg-strelitzschen Postmeister Carl Hermann Lebrecht Lingnau unter Beilegung des Titels „Postdirektor." Ihm fiel in der Folge eine reiche Thätigkeit hinsichtlich der Ordnung der damaligen örtlichen Postverhältnisse und namentlich der dienstlichen Verhältnisse der Beamten und Unterbeamten zu, die im Privatverhältnis zum Postmeister gestanden hatten. Die Unterbeamten führten seiner Zeit die Amtsbezeichnung „Litzenbrüder;" sie waren für die einzelnen Postkurse bedienstet und wurden daher hamburger Litzenbrüder, wismarsche Litzenbrüder, holsteinsche Litzenbrüder u. s. w. genannt.

Erst seitdem also der lübecker Senat das Stadt-Postmeister-Amt einem wirklichen Postbeamten,

und nicht wieder, wie es zuvor Brauch gewesen, einem zurückgekommenen Kaufmann, übertrug, hob sich das Stadtpostwesen wieder.

Im Jahre 1848 bestanden in Lübeck außer dem Stadtpost-Amte eine taxische Briefpost, mecklenburgische, hannoversche und dänische reitende und fahrende Posten, sowie eine preußische Postagentur. Die Stadtpost lieferte damals 7800 Thr. Roh- und 5600 Thr. Reineinnahme. Im Jahre 1851 wurde auf dem Post-Kongreß zu Berlin ein Vertrag zwischen Lübeck und der thurn- und taxisschen Postverwaltung abgeschlossen, der mit dem 1. Januar 1852 ins Leben trat, und wodurch die beiderseitige Kompetenz genau festgestellt wurde, demnächst aber auch das Verhältnis der königlich dänischen Postverwaltung geregelt und vom Senate der freien Stadt Lübeck als Äquivalent für die zur Anlegung der Lübeck-Büchener Eisenbahn erteilte Erlaubnis zur Errichtung eines für sich bestehenden königlich dänischen Ober-Postamtes in Lübeck, erteilt.

Bei dem Übergange des lübeck'schen Postwesens auf den norddeutschen Bund am 1. Januar 1868 wurde das Stadt-Postamt in ein Ober-Postamt umgewandelt und Herr Lingnau zum Ober-Postdirektor ernannt. Um diese Zeit stellte auch das dänische Ober-Postamt seine Thätigkeit ein, nachdem das hannoversche Postamt bereits Ende September 1845 und das thurn und taxis'sche Postamt Ende Juni 1867 zu bestehen aufgehört hatten. —

Das Postwesen in den Hansestädten hatte vor Gründung des deutschen Post-Vereins, vor allem unter einer zu großen Mannigfaltigkeit zu leiden. Wer beispielsweise noch zu Anfang der sechziger Jahre als Fremder nach Bremen kam und mit den Posten viel zu thun hatte, durfte sich die Mühe nicht verdrießen lassen, die dortigen Posteinrichtungen eingehend zu studieren.

Vier Postämter, in drei verschiedene, entfernt von einander liegende Lokale verteilt, jedes mit seinen besonderen Vorschriften, jedes das Publikum auf seine Weise scherend jedes mit seinen besonderen Tarifen und Portoberechnungen!

Ja, man mußte selbst mit verschiedenen Geldsorten ausgerüstet sein, wenn man nicht gewärtigen wollte, am Schalter zurückgewiesen zu werden.

Das Publikum in Hamburg hatte über eine noch größere Mannigfaltigkeit zu klagen, und Hamburger Kaufleute sagten mit Recht:

„Wir besitzen 7 Posten und doch keine Post!" —, was mit anderen Wort heißen sollte: Wir sind so glücklich oder unglücklich, sieben Postanstalten zu besitzen, ohne für dieselben ein gemeinschaftliches Gebäude zu haben. Denn von den 7 verschiedenen Posten, die wieder ihre verschiedenen uniformierten Beamten, Briefträger ꝛc. besaßen, waren nur 4 in dem großen Postgebäude untergebracht, drei hatten ihre besonderen Postgebäude, unter ihnen auch die preußische Post. In dem Haupt-Postgebäude befanden sich nämlich: die Stadtpost, die schwedische resp. norwegische Post, das thurn- und taxis'sche Ober-Postamt und die hannöversche Post. — Dagegen befand sich sowohl das preußische Ober-Postamt, die mecklenburgische und die dänische Post (bez. für Schleswig und Holstein abgesondert), in eigenen Gebäuden. Wollte man wissen, welcher Postanstalt man eine Sendung abzugeben hatte, so hatte man folgende Tabelle erst durchzusehen: Es erhielten Sendungen für Oesterreich: 1) Oberitalien, Tyrol, Vorarlberg, Österreich ob der Ens: taxissche Post, 2) für alle übrigen Kronländer: preußische Post; für Preußen: preußische Post; für Bayern: taxis'sche Post; für Sachsen: preußische Post; für Hannover: hannöversche Post; für Würtemberg, Baden, beide Hessen: taxis'sche Post; für Schleswig, Holstein, Lauenburg: dänische Post; für Luxemburg, Limburg: preußische Post; für Braunschweig: hannöversche Post; für beide Mecklenburg: mecklenburgische Post; für Nassau: taxis'sche Post; für Sachsen-Altenburg: preußische Post; für Weimar, Gotha, Meiningen: taxis'sche Post; für Oldenburg: Stadtpost; für Birkenfeld, alle 3 anhaltischen Länder: preußische Post; für Schwarzburg-Sondershausen und Rudolstadt: 1) obere Herrschaft: taxissche Post, 2) untere Herrschaft: preußische Post; für

Waldeck: preußische Post; für Lichtenstein, Reuß, Lippe, Hohenzollern, Hessen-Homburg, Frankfurt a. M.: taxis'sche Post; für Lübeck, Bremen: Stadtpost. — Ausland: für England: Stadtpost; für Frankreich, Spanien, Portugal, Belgien, Schweiz: taxis'sche Post; für Holland: Stadtpost; für Rußland und Polen: preußische Post; für Dänemark: dänische Post; für Schweden: schwedische Post; für Norwegen: dänische Post; für Italien: taxis'che Post; für Türkei durch Österreich: preußische Post, über Marseille: taxis'sche Post. Für Amerika, sowie für alle direkt seewärts zu versendende Korrespondenz: Stadtpost. —

In Lübeck bestanden 3 Postämter: das Stadtpostamt, das fürstlich thurn und taxissche Postamt und das königlich dänische Postamt.

Beim Stadt-Postamte (Mengstraße Nr. 43), waren allein und ausschließlich aufzugeben alle Briefe nach Österreich, mit Ausnahme der Kronländer Lombardei, Venedig, Tyrol und Österreich ob der Ens; ganz Preußen, (einschließlich die mit preußischen Postanstalten versehenen anhaltinischen Herzogtümer, Fürstentümer Schwarzburg-Sondershausen und Rudolstadt untere Herrschaften, Fürstentum Waldeck, Fürstentum Birkenfeld und das Sachsen-Weimar-Eisenachsche Amt Allstedt); Sachsen (Königreich); Sachsen-Altenburg; Hannover; Braunschweig; Oldenburg; Bremen; Hamburg; Mecklenburg-Schwerin; Mecklenburg-Strelitz; Dänemark und den Herzogtümern Schleswig, Holstein, Lauenburg (königlich dänische Post-Expedion); Schweden und Norwegen; Polen und Rußland; Finnland; Holland; Großbritannien und Irland; Nordamerika uud allen transatlandischen Ländern (bei der Beförderung über hamburgische, bremische, niederländische und belgische Häfen); der Türkei; Griechenland; der ionischen Republik (Malta); Ägypten, Ostindien und China (bei der Beförderung durch Österreich).

Die Fahrpost-Gegenstände Pakete, Gelder rc.) waren im Stadt-Posthause, resp. in der Expedition der Lübeck-Hamburger Diligence aufzugeben.

Zeitungen, welche in den benannten Ländern und

Orten erschienen, waren bei dem Stadt-Post-Amte zu bestellen, alle anderen Zeitungen bei dem fürstlich thurn- und taxisschen Postamte.

Bei dem fürstlich thurn- und taxisschen Postamte (Mengstraße Nr. 48) mußten zur Aufgabe gelangen und wurden nur angenommen alle Briefe, Kreuzbandsendungen und Briefe mit Warenproben (so weit die beiden letzteren sich zur Beförderung mit der Briefpost eigneten), nach dem fürstlich thurn- und taxisschen Postbezirk mit Ausnahme von Hamburg und Bremen, also nach Kurhessen, Hessen-Darmstadt, Nassau, Sachsen-Weimar-Eisenach, Sachsen-Coburg-Gotha, Sachsen-Meiningen-Hildburghausen, Schwarzburg-Rudolstadt, Schwarzburg-Sondershausen (mit Ausschluß der untern Herrschaft), Fürstentümer Reuß, Fürstentümer Lippe, Hessen-Homburg, freie Stadt Frankfurt a. M., dem Königreiche Bayern, dem Königreiche Würtemberg, den Fürstentümern Hohenzollern, dem Großherzogtum Baden, der Schweiz, Frankreich, Belgien, dem Großherzogtum Luxemburg und Limburg, Spanien und Portugal, Italien, den k. k. österreichischen Kronländern Lombardei und Venedig, Tirol, Vorarlberg und Österreich ob der Ens, denjenigen außerdeutschen und außereuropäischen Ländern, wohin die Korrespondenz-Beförderung durch eins der oben genannten Länder stattfindet, mit Ausnahme der durch Belgien, transitierenden Korrespondenz nach Großbritannien, Irland und sämtlichen transatlantischen Staaten.

Die Bestellungen auf Zeitungen, welche in einem der vorgenannten Länder erschienen, waren ebenfalls nur bei dem fürstlich thurn- und taxisschen Postamt zu machen.

Die Kompetenz des fürstlich thurn- und taxisschen Postamtes beschränkte sich lediglich auf die Briefpost in dem eben bezeichneten Umfange. Die Korrespondenz-Beförderung geschah durch das Stadt-Postamt für eine jährliche Aversionalsumme und eine mäßige Transitgebühr pro Lot netto. Der früher bestandene Postritt über Bergedorf nach Hamburg war seit Anlage der Eisenbahn aufgehoben. Das Personal bestand aus dem Postmeister, einem Sekretär, einem Funktionär und einem Briefträger und Packer.

Bei dem königl. dänischen Ober-Postamte (Königstraße Nr. 657) fanden Annahme und Beförderung die Briefpost-Sendungen und Pakete und Gelder nach Holstein, Lauenburg, Dänemark, incl. Schleswig, Schweden und Finnland pr. Dänemark, Norwegen und, mit Ausschluß der Briefpost-Sendungen, nach Bergedorf und Hamburg.

Bei dem königlich dänischen Ober-Postamte wurden, außer den täglich dreimaligen Eisenbahn-Posten nach Büchen, abgefertigt: 1) täglich 2 Uhr nachmittag die vereinigte Brief-, Fracht- und Personenpost über Schwartau in Oldenburg (1), Ekelsdorf in Holstein ($1^1/_2$) nach Eutin (2); von da über Ploen ($2^1/_8$), Preetz (2) nach Kiel (2) und von Ploen über Bornhöved nach Neumünster; — 2) täglich 11 Uhr Abends desgl. über Oldesloe (3), Ahrensburg ($2^3/_4$), Wandsbeck ($2^1/_4$) nach Hamburg ($^1/_2$); — 3) wöchentlich 3mal Karriol- und 3mal Fußpost nach Schönberg; — 4) wöchentlich 2mal Fußpost nach Neustadt; — 5) Dampfschiffs-Posten nach Dänemark, Schweden und Norwegen.

Besser, als durch die Posteinrichtungen in den Hansastädten konnte damals die Vielköpfigkeit unseres deutschen Staatswesens kaum illustriert werden, gründlicher aber auch nicht die daraus resultierenden Verkehrshemmnisse. —

Nicht minder illustriert die **Geschichte des Postamtes Bergedorf** unsere ehemalige deutsche Zerfahrenheit. In dem an der Berlin-Hamburger Eisenbahn gelegenen, Hamburg und Lübeck gemeinschaftlich gehörenden Städtchen Bergedorf bestand seit dem 1. Mai 1838 nämlich eine preußische Post-Anstalt, welche am 1. April 1847 nach Eröffnung der Berlin-Hamburger Eisenbahn aufgehoben wurde. Um diese Zeit führte gerade der Senat von Lübeck die Regierung über das bergedorfer Gebiet. Es wurden daher von preußischer Seite mit diesem Unterhandlungen wegen künftiger Regelung des Postverkehrs in Bergedorf, allwo ein beiderstädtisches Post-Amt errichtet war, angeknüpft. Dieselben zerschlugen sich indessen wegen der Differenz über den Portobezug.

Im Jahre 1849 war der Senat von Hamburg

Direktorat-Senat von Bergedorf, und die mit demselben angeknüpften Unterhandlungen wurden durch die Errichtung des „Deutsch-österreichischen Postvereins“ unterbrochen. Erst bei den Vorbereitungen zur zweiten Post-Konferenz im Jahre 1855 regte der lübecker Senat die noch ungelöste Frage wegen der bergedorfer Post-Verhältnisse wieder an, und unterm 7. Dezember 1855 wurde ein Vertrag abgeschlossen, dessen erster Artikel bestimmte, daß für Briefe von und nach Bergedorf der Portobezug nach Maßgabe der Post-Vereins-Bestimmungen stattfinden sollte. Daneben setzte Artikel 2 fest, daß für Fahrpost-Sendungen nach Bergedorf das Porto ebenfalls nach dem Vereins-Tarif berechnet werden sollte. Die bergedorfer Postverwaltung erhielt für Sendungen nach und von Bergedorf selbst die Hälfte des nach dem Post-Vereins-Tarif auf 5 Meilen entfallenden Portos. Für Zeitungen kamen die Vereins-Bestimmungen in Anwendung.

Bergedorf, diese Duodez-Post-Verwaltung, erhielt im Jahre 1861 seine eigenen Briefmarken, (die heutigen Tages eine sehr gesuchte Seltenheit für Briefmarken-Sammler sind). Diese bergedorfer Briefmarke zeigt im Mittelpunkt die vereinigten Wappen der freien Städte Hamburg und Lübeck, darüber das Wort „Bergedorf,“ und darunter „Postmarke.“ Die Angabe des Wertes befindet sich an den beiden Seiten in Buchstaben, in den vier Ecken in Zahlen. Die Marken $^1/_2$ Schilling waren blau, 1 Sch. schwarz, $1^1/_2$ Sch. gelb, 3 Sch. blau auf rosa, 4 Sch. chamois auf farbigem Grunde gedruckt. —

Die freie Stadt Lübeck umfaßt ein Gebiet von sechs Quadratmeilen und hatte 1865 eine Bevölkerung von 50,339 Seelen. — Die nachfolgenden statistischen Angaben vom Jahre 1865 können sich nur auf den Stadtpostverkehr erstrecken, sind also ganz ebenso wie bei den übrigen Hansastädten, der vorhandenen fremden Verwaltungen halber bedeutend niedriger als der eigentliche Korrespondenz-Verkehr war.

Es waren in Lübeck vorhanden zwei stabile Postämter und sieben Briefsammlungen. Beamte wurden beschäftigt

17, Unterbeamte 24, Postillons 6 und Wagen 6, Pferde wurden 12 verwendet. Meilen durchliefen die Posttransporte auf Poststraßen 7,181, auf Eisenbahnen 18,894.

Der Briefpostverkehr betrug:

Gewöhnliche frankierte	Briefe unfrank.	Rekom. Briefe	Waren-proben	Kreuzband-sendungen	Portofreie Briefe
28,468	228,488	8,424	1014	60,203	5330
531,923					

Befördert wurden 805,3[illegible]2 Zeitungs-Exemplare, mithin kamen auf den Kopf 15,9.

Ord. Pakete wurden 50,048 Stück im Gewichte von 240,393 Pfd. befördert und Geld- und Wertsendungen 38,766 Stück im Gewichte von 34,016 Pfd. und im Werte von 4,415,927 Thaler.

Befördert wurden 12,274 Personen, mithin ein Viertel der Bevölkerung.

Nachnahmesendungen wurden aufgegeben: 5071 Stück im Betrage von 17,124 Thaler und bare Einzahlungen 6155 Stück im Betrage von 96,431 Thaler.

Briefmarken wurden 1858 eingeführt. Diese ersten Marken sind geschmückt mit einem doppelköpfigen Adler mit ausgebreiteten Flügeln. Auf einem den Adler umschlingenden Bande liest man das Wort: „Postmarke“ und die Angabe des Wertes in Buchstaben, an der oberen Seite steht das Wort „Lübeck“, und in den vier Ecken eine den Wert der Marke bezeichnende Zahl. Zuerst waren die Marken $^1/_2$ Sch. violett, 1 Schilling orange, 2 Schilling rotbraun, $2^1/_2$ Schilling rot und 4 Schilling grün.

1863 wurden neue Marken eingeführt und zwar zeigten dieselben einen Adler in Oval en relief, oben das Wort „Lübeck“, auf den Seiten die Wertangabe und unten „Schilling.“ Die Farben sind für $^1/_2$ Schilling grün, 1 Schilling orange, 2 Sch. carmin, $2^1/_2$ Sch. blau, 4 Sch. hellbraun, $1^1/_4$ Sch. braun.

Die Kuverts waren in der Ausstattung und im Preise den Briefmarken gleich. —

Die Statistik des Hamburger Postwesens im Jahre 1865 ließ sich unsrerseits bei den vielen der vorhandenen fremdherrlichen Postanstalten nicht zuverlässig feststellen.

Die ersten Marken des hamburger Stadt-Postamtes, die im Jahre 1859 eingeführt wurden, waren viereckig und trugen in der Mitte das Wappen der Stadt, auf welchem, dasselbe zum Teil bedeckend, die den Wert der Marke bezeichnende Zahl ruht. Unter dieser Zahl befindet sich das Wort „Postmarke,“ darüber auf der einen Marke das Wort „Freie Stadt Hamburg,“ auf der anderen einfach „Hamburg.“ Dagegen hat diese letztere die Bezeichnung des Wertes in Buchstaben an den Seiten, während sich auf der ersteren nur rechts und links vom Wappen die Buchstaben Sch (Schilling) befinden. Die Marken, sämtlich auf weißes Papier gedruckt, sind zu $^1/_2$ Schilling schwarz, 2 Schilling braun, 2 Schilling ziegelrot, 3 Schilling blau, 4 Schilling grün, 7 Schilling orange, 9 Schilling gelb, seit 1864 $12^1/_4$ violett.

Außer diesen vom Staate ausgegebenen Briefmarken waren in Hamburg noch andere Werte von $^1/_2$ Schilling im Umlauf welche jedoch nicht beim Stadt-Postamte, sondern beim sogenannten Institute der Hamburger Boten verwendet wurden, einem Privatunternehmen, durch welches Briefe, Zeitungen 2c. gegen Erlegung eines halben Schillings in Hamburg selbst befördert wurden. Die Marken waren schwarz auf farbigem Papier gedruckt. —

Die Statistik Bremens läßt sich (1865) ebenfalls nur betreffs der Stadt-Postverwaltung angeben.

Das Gebiete Bremens umfaßte damals 101,091 Personen auf $4^1/_2$ Quadratmeilen:

Es waren vorhanden 3 Postanstalten und zwar in Bremen, Bremerhafen und Vegesack. Beamte wurden beschäftigt 13, Unterbeamte 26.

Auf Poststraßen legten die Posttransporte zurück: 2920 Meilen, auf Eisenbahnen 2920 Meilen.

Der Briefpostverkehr betrug:

Gewöhnl. Briefe frankiert	unfrankiert	Rekommand. Briefe	Waren-proben	Kreuzband-Sendungen	Portofreie Briefe
412,016.	378,543.	14,545.	975.	96,297.	11,076

913,452 St.

Zeitungsexemplare wurden befördert: 12,878 St., Portopflichtige gewöhnliche Pakete: 23,563 Stück im Gewicht von 165,542 Pfd., Geld- und Wertsendungen: 24,388 Stück im Gewicht von 46,488 Pfd. im Werte von 9,848,039 Thlr., portofreie 571 Stück im Gewicht von 2262 Pfund im Werte von 35,607 Thlr.

An Nachnahme-Sendungen wurden aufgegeben: 4,095 Stück im Betrage von 11,986 Thlr. und an Bar-Einzahlungen 624 Stück im Betrage von 4,775 Thlr.

Briefmarken wurden 1855 eingeführt. Einige der Marken sind gedruckt, andere lithographiert, sämtlich aber viereckig und sich weiß oder schwarz vom farbigen Grunde abhebend. Die ausschließlich für den Verkehr mit Hamburg bestimmte Marke im Werte von 5 Grots, sowie die derselben vollständig gleiche für Lübeck zu 7 Grots, trägt in der Mitte das Wappen Bremens, einen Schlüssel, darüber das Wort „Franko-Marke," darunter in Buchstaben die Angabe des Wertes, welche sich in Zahlen zu beiden Seiten des Schlüssels wiederholt. Die zehn Grot geltende Marke zeigt in einer sehr schönen Ausführung ebenfalls das Stadtwappen, darüber das Wort „Bremen," darunter und in den Ecken die Angabe des Wertes in Buchstaben und Zahlen. Eine sehr ähnliche Ausschmückung hat die fünf Silbergroschen geltende Marke. Außer diesen Marken war noch eine andere, nur für den Gebrauch der Stadtpost in Bremen bestimmte Marke und ein Kuvert zum gleichen Zwecke im Umlauf. —

V.

Die Entwickelung des Postwesens in den beiden Großherzogtümern Mecklenburg.

Die Herzöge Gustav Adolph von Mecklenburg-Güstrow und Herzog Christian von Mecklenburg-Schwerin waren die Begründer der ersten mecklenburgischen Landposten (1680). Als Herzog Gustav Adolph (1695) zu Güstrow starb und ein Streit wegen Besitznahme des Landes zwischen Herzog Friedrich Wilhelm zu Schwerin und Herzog Adolph Friedrich zu Strelitz entstand und ersterem durch kaiserlichen Entscheid vom 12. Jan. 1697 das Herzogtum Güstrow zuerkannt wurde, trug Herzog Adolph Friedrich von Mecklenburg-Strelitz Bedenken, seine Briefe nach Hamburg über Güstrow gehen zu lassen und schickte sie deshalb über das brandenburgische Postamt in Perleburg und zwar durch reitende Boten. Diese Verbindung führte zu einem Post-Kombinations-Rezeß (Post-Vereinigungs-Übereinkommen) zwischen Preußen und Mecklenburg-Strelitz (22. Juni 1712), Grund dessen Mecklenburg die Anlegung preußischer fahrender Posten von Perleburg über Mirow nach Strelitz und von Prenzlau über Woldegk nach Strelitz gestattete, wogegen Preußen sich mit der Einrichtung einer Mecklenburgischen Post von Strelitz nach Zehdenick einverstanden erklärte.

Während des Streites der mecklenburgischen Ritterschaft mit ihrem Landesfürsten benutzte Hannover, welches mit Braunschweig zur Schlichtung des Streites beauftragt war, die Gelegenheit, sich die Ausübung des Postregals in den von ihm besetzten Ämtern vom Kaiser verschreiben zu lassen. Demzufolge hob Hannover die preußischen Posten in Boitzenburg und Escheburg auf und setzte eigene Posten ein, was wiederum zu Streitigkeiten zwischen Preußen und Hannover führte, die erst später durch Herstellung des alten Verhältnisses beseitigt wurden.

Als die fremden Truppen Mecklenburg verließen, legte Preußen eine Post über Grabow und Neustadt bis Parchim an, wo dieselben mit der mecklenburgischen Post nach Plau in

Verbindung trat. In Plau mündete diese Post in den großen Berlin-Grüstrower Kurs, der im Jahre 1713 über Fehrbellin, Ruppin und Wittstock angelegt worden war. Während der Jahre 1738—45 wurde das mecklenburgische Landespostwesen mehrfach verbessert. 1755 wurde durch eine Landesverordnung (Edikt) des Herzogs Christian Ludwig der Postzwang eingeschärft und den Fuhrleuten die Beförderung von Briefen, Paketen und Geldern bei Strafe der Konfiskation (Beschlagnahme) untersagt. Eine andere Verordnung (v. J. 1757) untersagte den Fuhrleuten den Gebrauch des Posthorns.

Im Jahre 1759 wurde ein neues Reglement erlassen, welches das Extrapost- und Staffettenwesen ordnete. 1764 erschien eine Portotabelle für Briefe und Akten und 1770 eine Postordnung, welche den Landständen Anlaß zu mehrfachen Beschwerden gab, die sich namentlich gegen das Verbot der Beförderung von Briefen und Paketen unter 25 Pfund richteten, indeß erfolglos blieben. Später verschärfte ein erneuertes Patent die Strafen gegen Postdefraudationen (Unterschleife) erheblich.

Wie unentwickelt übrigens das mecklenburgische Postwesen bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts war, ergiebt sich daraus, daß Rostock, die verkehrsreichste Stadt des Landes, mit der 4 Meilen entfernt liegenden Stadt Güstrow 1701 eine tägliche, später aber nur wöchentlich ein viermalige Postverbindung hatte, während es (Rostock) mit den übrigen Städten des Landes nur zweimal wöchentlich verbunden war, wozu noch für Hamburg eine zweimal wöchentliche Reichspost kam.

Bis 1849 wurde das mecklenburg-schwerinsche Postwesen durch das Kammer-Kollegium verwaltet; am 1. November dieses Jahres dagegen trat die General-Postdirektion an dessen Spitze, welche dem Finanz-Ministerium unterstand und eine Abteilung desselben bildete.

Die Uniform der großherzogl. mecklenburg-schwerinschen Postbeamten (ums Jahr 1847) war folgende: Für den täglichen Dienst: ein dunkelblauer Oberrock mit überschlagenden, mit weißem Kasimir gefütterten Klappen und zwei Reihen

von 6 Knöpfen, 4 dergleichen auf den Rückennähten und Taschenklappen, scharlachrotem, aufrechtstehenden und ganz anschließendem Tuchkragen und weißem Vorstoße auf den dunkelblauen Ärmelaufschlägen, Kragen, Taschen zc., einfachen grauen Tuchbeinkleidern und einer dunkelblauen, mit rotem Streif um dieselbe und weißem Paspoil versehenen Uniformsmütze. Als Interims-Uniform wurde getragen ein dunkelblauer Leibrock mit einer Reihe von Knöpfen, aufrechtstehendem, ganz anschließendem Kragen und Ärmelaufschlägen von scharlachrotem Tuche, weißem Vorstoße auf dem blau umgeschlagenen am unteren Ende mit einem gestickten, goldenen Posthorne dekorierten Rockschößen, den Taschen, Kragen u. s. w.; dazu einfache graue Tuchbeinkleider, Stiefel mit Sporen, ein dreieckiger Hut und ein Degen mit goldenem Portepee.

Die Staatsuniform unterschied sich nur dadurch von der Interims-Uniform, daß Kragen, Aufschläge und Taschenklappen mit einer Goldstickerei (sogenannten Knopflöchern, Balletten) versehen waren, zu derselben auch weiße enganliegende Kasimir-Beinkleider und hohe Stiefeln (Kanonen) mit silbernen Sporen getragen wurden. —

Die Dienstknöpfe waren vergoldete, mit einem ausgeprägten Posthorne versehen; nur für die Beamten ersten Grades kam noch über dem Posthorne die großherzogl. Krone hinzu. Die Degen waren mit vergoldetem Gefäße für alle Beamten ohne Unterschied. Die goldenen Überfälle und Cordons an den Hüten, sowie auch die Portepees waren nach den verschiedenen Graden von Crepinen (Bouillons) oder Goldfäden. —

Der Uniform-Oberrock wurde von sämtlichen Postbeamten, auch den Privat-Postschreibern zc. getragen, desgl. die Interims-Uniform, jedoch mit Ausnahme der letzteren. Die Beamten ersten Grades trugen zu Oberrock und Interims-Uniform Epauletten. Bei der Stickerei der Staatsuniform, den Epaulettes, Überfällen und Cordons an den Hüten und den Portepees fanden folgende Abstufungen statt: Der Chef des Postwesens trug volle Epaulettes, Portepee, Cordons zc. ganz von Crepinen. Die Ober-Post- und Post-Direktoren: zu der gewöhnlichen

Stickerei (den Balletten) noch um den Kragen, Aufschlägen und Taschenklappen eine fein gestickte Randborte, volle Epaulletts von feineren Cantillen, Portepee's ꝛc., halb aus Crepinen, halb aus Goldfäden. Die Post-Commissaire, Post-Sekretäre und Postmeister die gewöhnliche Stickerei, Portepees ꝛc. von Goldfäden (keine Epaulettes). Die Postschreiber und Postaccessisten trugen nur die Interims-Uniform, Portepees ꝛc. ebenfalls von Goldfäden.

Die Dienstkleidung der Kondukteure, Schirrmeister, Extrapost-Wagenmeister, Briefträger, Pack- und Fußboten bestand in einem dunkelblauen Oberrocke, mit stehendem, ganz anschließendem Kragen von scharlachrotem Tuche und 2 Reihen von 6 Knöpfen (von gelbem Metalle mit ausgeprägtem Posthorne), 4 dergleichen auf den Rückennähten und den Taschenklappen angebracht und letztere, sowie die Handaufschläge rot passepoiliert. Beinkleider und Kopfbedeckung waren nicht vorgeschrieben; doch wurden gewöhnlich graue Beinkleider und blaue Mütze mit rotem Streifen getragen. —

In Mecklenburg-Strelitz unterstand das Postwesen bis zum Übergange auf die Norddeutsche Bundes-Verwaltung noch dem Kammer- und Forstkollegium.

Das Mecklenburg-Schwerinsche Postgebiet umfaßte (1865) 244,1 Quadrat-Meilen mit 551,844 Bewohnern.

Es zählte 76 stabile (stehende) Postämter
2 fahrende Eisenbahn-Postämter
3 Briefsammlungen
zusammen 81 Postanstalten.

Es beschäftigte 198 Beamte, 138 Unterbeamte, 14 Kondukteure und 221 Postillone und verwendete an Wagen und Schlitten 560 Stück.

Die Posttransporte durchliefen auf Poststraßen 193,602 Meilen (also pro Pferd 302) und auf Eisenbahnen 88,231 Meilen.

An Briefpostsendungen wurden befördert:

Gewöhnliche Briefe frankiert	Gewöhnliche Briefe unfrankiert	Rekom. Briefe	Warenproben	Kreuzbände	Portofreie Briefe
2,057,562	1,183,598	23,062	3,813	299,650	205,426

3,773,111 Stück

Zeitungsexemplare kamen 1,758,815 Stück zur Beförderung. Portopflichtige gewöhnliche Pakete wurden befördert: 597,896 Stück im Gewichte von 4,041,362 Pfd. und portofreie: 24,063 im Gewichte von 176,800 Pfd. Portopflichtige Geld- und Wertsendungen: 160,329 Stück im Gewicht von 451,724 Pfd., im Werte von 35,697,098 Thlr. und portofreie 8,593 Stück im Gewicht von 93,366 Pfd. im Werte von 2,525,731 Thlr. Personen: 155,157. Nachnahme-Sendungen: 102,050 Stück im Betrage von 312,481 Thlr. Bare Einzahlungen: 151,554 Stück im Betrage von 1,997,125 Thlr. —

Mecklenburg-Schwerin führte 1855 die Briefmarken ein. Obwohl die Marken in verschiedener Größe angefertigt wurden, so war doch die Ausstattung ganz gleich. Sie tragen in der Mitte das mecklenburgische Wappen mit einer Krone, darüber liest man „Freimarke," darunter „Schillinge," an beiden Seiten „Mecklenburg-Schwerin" und in den Ecken den Wert der Zahlen. Die Ausführung der Marken ist in farbigem Drucke auf weißem Papier und zwar bei ihrer Einführung $^4/_4$ Schilling rosa, 3 Schilling chamois, 5 Schilling blau, seit 1864 5 Schilling braun.

Die Frei-Kuverts waren mit einer runden Marke versehen.

Das Postgebiet des Großherzogtums Mecklenburg-Strelitz umfaßte auf 49,5 Quadratmeilen 99,060 Bewohner.

Es zählte 10 stehende Postämter, 1 Briefsammlung, 26 Beamte, 14 Unterbeamte, 1 Kondukteur, 44 Postillone, 128 Pferde und 61 Wagen.

Auf Poststraßen durchliefen die Posttransporte 38,690 Meilen.

An Briefpostsendungen wurden befördert:

Gewöhnliche Briefe frankiert	Gewöhnliche Briefe unfrankiert	Rekom. Briefe	Warenproben	Kreuzbandsendungen	Portofreie Briefe
266,580	127,931	4,472	676	41,478	32,697

473,834 St.

An Zeitungsexemplaren: 135,115 Stück. Ord. Pakete: 100,602 Stück im Gewichte von 699,327 Pfd. Geld-

und Wertsendungen: 42,744 St. im Gewichte von 39,709 Pfd. im Werte von 7,293,176 Thlr.

Befördert wurden: 40,552 Reisende, fast die Hälfte der Bevölkerung.

Nachnahme-Sendungen: 18,518 St. im Betrage von 58,279 Thlr. und Bar-Einzahlungen: 13,130 Stück im Betrage von 96,161 Thlr.

Briefmarken führte Mecklenburg-Strelitz erst 1864 ein. Die Werte dieser Marken sind: 1 Schilling violett, $^1/_4$ Schilling orange, $^1/_3$ Schilling grün. Die viereckigen Marken waren nur für den Verkehr im Inlande bestimmt. Für den Verkehr mit anderen Staaten waren die Marken achteckig und zwar 1 Sgr. rot, 2 Sgr. blau, 3 Sgr. braun. Bei den viereckigen stand links Mecklenburg, nicht Strelitz, der Wert oben, unten und in den Ecken, bei den achteckigen stand in der oberen Hälfte „Mecklenburg-Strelitz," in der unteren der Wert.

Die Kuvertmarken waren in Farbe und Bild den Briefmarken ganz gleich.

VI.

Die Entwickelung des ehemaligen oldenburgischen Postwesens.

Oldenburg, welches schon zur Zeit des Reichs eigene Posten gehabt, behielt dieselben auch später in den Provinzen Oldenburg und Lübeck bei.

In dem oldenburgischen Fürstentum Birkenfeld dagegen war durch Vertrag vom 4. August 1817, zwischen der großherzoglich oldenburgischen Regierung und dem Fürsten von Thurn und Taxis dem letzteren das Postwesen übertragen worden. Dieser Vertrag währte bis 1832 und wurde dann auf fünf Jahre verlängert.

Durch Abtretung des Fürstentums Lichtenberg an Preußen und die Aufhebung der taxisschen Postanstalt in St. Wendel befand sich das Fürstentum Birkenfeld ganz von preußischem

Gebiet umgeben; deshalb schloß Oldenburg nach Ablauf des Vertrags mit Taxis mit Preußen einen solchen, Grund dessen die Ausübung des Postregals im genannten Fürstentume zunächst auf 10 Jahre auf Preußen überging. Bei der Erneuerung des Vertrages im Jahre 1847 wurde die den oldenburgischen Staatsbehörden zugestandene Portofreiheit erweitert und für die mit großen Kosten von Oldenburg im Fürstentum gebauten Straßen ein jährliches Chausseegeld-Aversum (Entschädigung) aus der preußischen Postkasse bewilligt.

1857 wurde dieser Vertrag auf zwanzig Jahre erneuert und jene Entschädigung erhöht.

Dem deutschen Postvereine schloß sich die oldenburgische Postverwaltung am 1. Januar 1852 an.

Eine wesentliche Änderung in Betreff der Stellung der Postverwaltung trat dadurch ein, daß dieselbe in richtiger Würdigung des Grundsatzes, daß die Post nicht eine Quelle der Staatseinkünfte sein soll, als eine selbständige, von der Landeskasse getrennte Anstalt hingestellt wurde.

Das Post- und Telegraphenwesen wurde der Postdirektion als einer unmittelbar unter dem Staatsministerium stehenden Behörde überwiesen.

Das Postgebiet des Großherzogtums umfaßte 114 Quadratmeilen mit 295,242 Bewohnern.

Es waren vorhanden: 49 ständige Postanstalten (mit 21 Posthaltern), 93 Beamte, 140 Unterbeamte, 3 Kondukteure, 96 Postillons, 312 Pferde und 152 Wagen, welche beiden letzteren auf Poststraßen 85,160 Meilen durchliefen.

An Briefsendungen wurden (1865) befördert:

Gewöhnl. Briefe frankiert	unfrankiert	Rekom. Briefe	Waren-proben	Kreuzband-Sendungen	Portofreie Briefe
768,626	529,789	10,439	3796	209,365	214,318

1,736,333 St.

Zeitungen: 2,099,673 Stück.

Portopflichtige gewöhnliche Pakete: 240,487 St. im Gewicht von 1,562,054 Pfd., portopflichtige Geld- und

Wertsendungen: 120,016 Stück im Gewichte von 208,000 Pf. und im Werte von 18,021,107 Thlr.

Personen: 64,326 (ein Viertel der Bevölkerung).

Nachnahmesendungen: 19,773 Stück im Betrage von 64,662 Thlr. und Bar-Einzahlungen 4186 Stück im Betrage von 27,274 Thlr.

Briefmarken wurden zuerst 1852 ausgegeben. Dieselben sind schwarz auf farbigem Grunde ausgeführt. Auf einem Schilde, über welchem das oldenburgische Wappen sich befindet, liest man den Wert der Marke nach Thalern auf beiden Seiten nach Silbergroschen und Groten berechnet, darunter befindet sich das Wort „Oldenburg." Die Marken waren $^1/_3$ Sgr. grün, $^1/_{30}$ Thlr. blau, $^1/_{15}$ Thlr. rosa, und $^1/_{10}$ Thlr. gelb. Die im Jahre 1860 in Umlauf gesetzten Marken sind größer, als die früheren und in der Mitte mit dem großherzoglichen Wappen versehen, darüber die Worte „Oldenburg," unten und an beiden Seiten die Angabe des Wertes in Buchstaben und Zahlen. Die Marken sind $^1/_4$ Gr. orange, $^1/_3$ Gr. grün, $^1/_2$ Gr. rotbraun, 1 Gr. blau, 2 Gr. rot, 3 Gr. gelb. 1862 wurden die Marken blos in der Farbe geändert: $^1/_3$ Gr. grün, $^1/_2$ Gr. orange, 1 Gr. rosa, 2 Gr. blau und 3 Gr. hellbraun.

Die das Frei-Kuvert schmückende Marke trägt in einem ovalen Medaillon das Wappen des Großherzogtums nebst der Umschrift „Oldenburg" und der Angabe des Wertes in Zahlen und Buchstaben. Die Farbe ist der der Briefmarken gleich.

VII.

Die Entwickelung des Postwesens im Königreich Sachsen.

Das Postwesen des Königreichs Sachsen ist anfangs 1868 ebenfalls in die Verwaltung des norddeutschen Bundes übergegangen. Heute sind Sachsens Postbeamte Reichsbeamte, die gelben (Kanarienvögel-)Uniformen der sächsischen Briefträger und Postillone, sowie die geschichtlich-berühm-

ten „gelben Kutschen“ Sachsens, welche ehedem zwischen Leipzig und Dresden und zwischen Leipzig und Braunschweig liefen, sind verschwunden. Es verdient aber hervorgehoben zu werden, daß das königlich-sächsische Postwesen ein mustergiltiges Institut war, dessen Einrichtungen für die aus der Zeiten Schoße hervorgewachsene deutsche Reichspost einen wertvollen Baustein geliefert hat. —

Die ersten Spuren eines Postwesens in Sachsen finden wir gegen Ende des fünfzehnten Jahrhunderts und zwar gleichfalls in dem sich damals ausbildenden Botenwesen. Von dieser Einrichtung konnte jedoch das Publikum keinen Gebrauch machen; dasselbe mußte vielmehr zur Versendung von Briefen rc. eigene Boten mieten und andere zufällige Gelegenheiten benutzen. Etwas später, in der ersten Hälfte des sechzehnten Jahrhunderts, bildete sich die Anstalt der Lehnklepper und des Dienstgeschirres aus. Unter ersteren waren Reitpferde zu verstehen, die zum Gebrauch für Hofdiener, die im Dienste des Landesherrn reisten, gestellt werden mußten, unter letzterem dagegen bespannte Wagen zu gleichem Zwecke.

Die Lehnklepper und Dienstgeschirre wurden 1591 aufgehoben infolge bitterer Klagen der damit arg belasteten Bevölkerung.

Obwohl das Wort „Post“ in Sachsen schon früher vorkam, so wurde dasselbe doch erst i. J. 1574 landläufig, als ein gewisser Salomon Felgenhauer vom Kurfürsten August zum Postmeister in Leipzig ernannt wurde; (allerdings nicht nach heutigen Begriffen; denn er hatte außer Abfertigung der Boten nur die Besorgung der für den Hof nötigen Pferde unter sich).

Nach Augusts Tode geriet das Postwesen in Verfall: Der Stadtrat von Leipzig nahm sich jedoch der Sache an und bestellte eigene Boten. Diese Botenposten dehnten sich bald bis Franken und Schwaben aus. Vorzüglich sorgte der Leipziger Magistrat für das Botenwesen, indem er den Boten eine eigene Briefstube anwies und einen Botenmeister zum Abfertigen der Boten und des Publikums einsetzte. Es war dem-

nach eine förmliche Postverwaltung gegründet, aus dem Bedürfnis der damals schon berühmten Handels- und besuchten Meßstadt Leipzig hervorgegangen.

Wie die Hansa und der schwäbische Bund seine Botenanstalten besaß, so hatte Leipzig schon gegen Ende des 14. Jahrhunderts direkte Botenverbindungen nach Augsburg, Nürnberg, Braunschweig, Cölln a. d. Spree (Berlin), Dresden, Magdeburg, Hamburg, Prag und Wien eingerichtet. Im Jahre 1590 übernahm, wie bereits erwähnt, der Rat die Verwaltung des Botenwesens, richtete in der Safranwage ein Lokal ein und ernannte zum Botenmeister Martin Lange. Unterm 4. Febr. 1608 erließ der Rat eine Botenordnung, worin u. a. bestimmt wurde, daß der Botenmeister alle ankommenden, binnen zwei Stunden nicht abgeholten Briefe durch die Boten oder Postknechte gegen eine Bestellgebühr von 3 Pf. austragen zu lassen habe. Dies ist der Ursprung der bis in die Mitte des neunzehnten Jahrhunderts hinein üblich gewesenen Briefdreiers. (S. S. 214.)

Neben der Leipziger Botenpost bestand in Sachsen seit 1563 auch eine Hofpost, welche der damals regierende, schon genannte Kurfürst August ins Leben rief. Bisher hatte man die Schreiben der Regierung durch besondere Boten oder dadurch befördert, daß sie dem nächsten Amtmann oder Schösser eingehändigt wurden, der sie wieder an den nächsten Schösser schickte. Reitende Boten, Kuriere und Estaffetten gab es schon früher. So hatte Albrecht der Beherzte, während er — seit 1498 — kaiserlicher Statthalter in Westfriesland war, eine regelmäßige Botenverbindung mit seinem Stammlande Meißen eingerichtet, die sein Nachfolger Georg der Bärtige, der in Stuptorp residierte, aufrecht erhielt. Sie bestand jedoch nicht lange, da Georg im Jahre 1515 die Statthalterschaft in Friesland niederlegte.

Diese Estaffette beförderte ebenso wie des Kurfürsten Hofpost, ausschließlich die Sendungen ihrer Fürsten.

Erst Kurfürst August, welcher als der eigentliche Schöpfer des sächsischen Postwesens anzusehen ist, richtete regelmäßige Botenritte durch angestellte Postbereiter ein und

ernannte den bereits erwähnten Salomon Felgenhauer zum Postmeister.

In der Hofpost-Organisation dieses Kurfürsten finden sich bereits Anklänge an die Einrichtungen der modernen Post, da für gewisse Postritte schon damals feste Abgangszeiten, bestimmte Beförderungsfristen und eine Art Stundenzettel zur Kontrolle der Postbereiter bestand. Die Oberaufsicht über das Postwesen übte der Kurfürst in eigener Person aus, und viele auf dasselbe bezügliche Befehle sind eigenhändig von ihm erlassen worden.

Auch die erste Post-Landkarte hat er entworfen, wobei ihm ein geometrisches Instrument, das Meilenrädlein des Mechanikus Joh. Magdeburger, welches dieser im Jahre 1560 dergestalt an einem Wagen anbrachte, daß damit die Meilenentfernung gemessen werden konnte, vortreffliche Dienste leistete. Selbst mit den Höfen von Braunschweig und Hessen stand Kurfürst August in Verbindung.

In Sachsen blieben die Verbesserungen des Postwesens von da ab in raschem Fortgange und wurden besonders von Kurfürsten Johann Georg I. (1611) eifrig gefördert, der die Posten vermehrte und in Leipzig statt eines Botenamtes ein Postamt errichten ließ. Erster Postmeister war Johann Sieber, der sich besonders durch Errichtung von Fußposten (von Leipzig über Dresden nach Prag) verdient machte.

Im Jahre 1616 wurde die erste „ordinari Post“ zwischen Leipzig und Frankfurt a. M. eingerichtet. Den Titel Postmeister erhielt der frühere Botenmeister Johann Sieber am 1. Februar 1613 vom Kurfürsten, der an der prompten und billigen Beförderung der leipziger Botenanstalt Gefallen fand. Der Rat von Leipzig erhob gegen diese Ernennung keinen Einspruch, weil sich damals die Anstalt nur notdürftig erhielt, aber keine Überschüsse einbrachte. Dadurch vollzog sich ganz in der Stille die Verwandlung der Leipziger Boten-Anstalt aus einem städtischen in ein landesherrliches Institut. Später aber, als man erkannte, welche Einnahme-Quelle das Postwesen sei, entsann sich

der Rat seiner Rechte, auf die er nicht förmlichen Ver- geleistet hatte, und machte (1631) seine Ansprüche an die Erträgnisse geltend, jedoch erfolglos. Schließlich (1633) gab man Sieber die Post nur noch in Pacht, wofür er zuletzt 1500 Gulden an die Rentkammer abzuführen hatte.

Nach Siebers Abgange ernannte der Kurfürst drei Postverwalter, den Christoph Mühlbach, Burchhard Koch und Gabriel Güttner.

Die erste landesherrliche Verordnung über das Postwesen erging am 30. April 1661. Dreißig Jahre später begegnet man dem ersten Post-Dienstsiegel; dasselbe zeigte das kursächsische Wappen mit der Umschrift „Churf. Sächs. ober Postambt Leipzig". Im Jahre 1683 war im Türkenkriege bereits die erste sächsische Feldpost mit einem Beamten in Thätigkeit und 1866 die letzte.

Siebers Nachfolger, zahlte eine Pachtsumme von 500 Thaler, die später auf 800 und dann auf 1000 Thaler erhöht wurde.

Mühlbach errichtete 1652 reitende Posten von Leipzig nach Dresden. An Mühlbachs Stelle trat nach seinem Tode i. J. 1681 Gottfried Egger. Dieser erwirkte ein Edikt, welches das Postwesen als Oberhoheitsrecht und als Landesregal erklärte.

Seit Anfang des 17. Jahrhunderts unterhielt Kurbrandenburg eine eigene Kanzlei-Botenpost von Berlin über Prag, Eger und Nürnberg nach Regensburg. Statt derselben übernahm am 20. Januar 1653 der kurf. Postmeister Christoph Mühlbach einen eigenen Boten von Eger nach Regensburg und zurück, zuerst wöchentlich einmal, von 1660 ab zweimal.

Eine Kette von Mißhelligkeiten, namentlich mit dem Hause Thurn und Taxis und mit Brandenburg, waren Sachsen nicht erspart, in deren Verlauf beiderseits oft die drolligsten Repressalien ergriffen wurden. Die 1625 eröffnete Fuß-Botenpost von Leipzig nach Dresden wurde, nachdem sie 1652 eine Reitpost geworden, in eine Postkalesche verwandelt. Im Jahre 1706 wurde die Küchenkutsche hinzugefügt, „da viele Personen das geschwinde Fahren nicht vertragen können, auch

wegen der für die Hoftafel bestimmten Austern und sonstigen Raritäten"; sie fuhr $1\frac{1}{2}$ Tag von Leipzig nach Dresden.

Im J. 1693 schlug Kurfürst Friedrich III. von Brandenburg eine Universal-Vereinigung der Posten der beiden Kurstaaten vor, hob die fahrende Post von Berlin nach Wittenberg auf und verlegte diesen Kurs von Zerbst nach Halle.

Im J. 1699 endlich kam ein Vertrag zu Stande: Die Vereinigung der beiderseitigen Posten auf den bestimmten Grenzstationen in Cöthen, Großkugel, Wittenberg und Zerbst, und die Fortdauer der brandenburgischen fahrenden Post von Halle nach Jena. Sachsen übernahm die Weiterbeförderung der Gesandtschaftspost zwischen Berlin und Regensburg.

Die vielen und bedeutenden Postanstalten des Inlandes, noch mehr die höchst wichtig gewordenen Beziehungen mit den benachbarten Poststaaten forderten dringend die Errichtung einer Ober-Postbehörde. Kurfürst Johann Georg IV. genehmigte in dem Edikte vom 24. Februar und der Tax- und Postordnung vom 13. und 19. Mai 1693 § 2 die Bestimmung des Ober-Postamtes in Leipzig zur Ober-Postbehörde des Kurstaates, welcher alle Landes-Postanstalten und Postbeamten untergeordnet sein sollten, und welche das gesamte Haupt-Postkassen- und Rechnungswesen zu besorgen habe. Friedrich August ernannte den General-Major Jacob Heinrich, Grafen von Flemming, zum Erb-General-Postmeister. Ihm folgte sein Bruder Joachim Friedrich von Flemming in dieser Würde, während Ersterer das Postwesen für 160,000 Thaler an den Kurfürsten verkaufte. Das Kammer-Kollegium übertrug darauf dem Ober-Postmeister Jacob Kees das gesamte Postwesen auf 6 Jahre gegen einen Pachtzins von 12,000 Thaler.

Kees Nachfolger war sein Sohn, der Ratsherr und Hofrat Johann Jacob Kees. Derselbe übernahm die Verwaltung des Ober-Postamtes und die des gesamten Postwesens ebenfalls gegen einen Pachtzins von 12,000 Thaler und erhielt den Titel „Kurfürstlicher Kommerzien-Rat."

Sein erstes Geschäft war die Einführung der Post-

kutschen und zwar zunächst von Leipzig nach Dresden. Kees legte jedoch am 1. Juli 1712 die Verwaltung des Ober-Postamtes nieder und erhielt dafür eine Abfindungssumme von 150,000 Thaler und den Titel „Hof- und Justiz-Rat."

Die Kammer erhielt nunmehr wieder die Ober-Aufsicht über das Landes-Postwesen übertragen, und diese betraute den Ober-Post-Kommissär Christian Leonhardi mit der Beaufsichtigung und Leitung desselben. Leonhardi arbeitete eine Post-Ordnung aus, welche am 27. Juli 1713 erschien, und führte mehrere Kurse ein, namentlich den Kurs von Leipzig über Kassel und Münster nach Holland.

Nach seinem Tode (1715) übernahm Hof-Rat Paul Vermehren das Postwesen. Dieser bewirkte (1721) das geometrische Vermessen sämtlicher Poststraßen und verhinderte die Verlegung des Ober-Postamtes von Leipzig nach Dresden. Nach seinem Tode (1731) erhielt die Ober-Postbehörde in Leipzig eine neue und zwar eine kollegialische Verfassung und wurde dem Finanz-Ministerium in Dresden unterstellt *).

---

*) Eine uns vorliegende postamtliche Verfügung aus dem Jahre 1725 lautet buchstäblich:

„Was Se. Königl. Maj. in Pohlen ꝛc. und Churfürstl. Durchl. zu Sachsen ꝛc. ꝛc. Unser allergnädigster Herr, dem Ober-Post-Ampte allhier, wegen Verpflichtung derer Postillons, bey allen Post-Aemptern und Stationen, per Rescriptum vom 10. Decembr. 1725. allergnädigst anbefohlen, haben die sämmtliche Post-Meistere und Posthaltere aus nachgesetzten mit mehrern zu ersehen:

Von GOTTes Gnaden Friedrich Augustus, König in Pohlen, Hertzog zu Sachsen, Jülich, Cleve, Berg, Engern und Westphalen ꝛc. Churfürst ꝛc.

RAth, liebe Getreue. Dieweil die wenigsten Postillons auf denen Post-Stationen, dem Verlaut nach, verpflichtet seyn sollen, so ist Unser Begehren hiermit, ihr wollet die Post-Meistere und Posthaltere, alsofort dahin bescheiden, ihre Postillons, vor welche die Post-Meistere und Posthaltere, Inhalts ihrer Bestallungen, noch ferner zu stehen, und deren Facta zu vertreten schuldig sind, in denen nechsten Aemptern, an welche bereits gemessenste Verordnung ergangen, gewöhnlicher Massen, und insonderheit dahin mit vereyden zu lassen, daß sie mit denen mitgegebenen Geldern und Sachen, bey Vermeydung der, in

Aus dem Anfange des XVIII. Jahrhunderts verdienen noch einige interessante Thatsachen erwähnt zu werden. Der Brauch, vor die Posthäuser einen Wachtposten zu stellen, kam 1701 auf und zwar behufs Steuerung des Unfugs der Leipziger „Handelsjungen“ vor dem Posthause. Leipzig erhielt das erste Posthaus 1692, Dresden 1709; ersteres wurde eigens erbaut, letzteres von der berüchtigten Gräfin Cosel für 16,000 Thaler vom Ober-Postmeister Kees gekauft. Genannter gab auch 1704 die erste Post-Kurskarte heraus.

Die Einkünfte des Postwesens waren an einzelne Unternehmer verpachtet. Erst i. J. 1712 wurde dasselbe in unmittelbare Staatsverwaltung genommen. Wie bisher, so blieb auch ferner das Ober-Postamt Leipzig die vorgesetzte Behörde für die sächsischen Postanstalten, mit Ausschluß derjenigen in der Oberlausitz, deren Entstehung bis 1678 zurückreicht und die später im Ober-Postamt Bautzen ihre eigene Oberbehörde erhielt; erst am 1. April 1816 wurde letztere infolge der Teilung Sachsens im Jahre zuvor aufgehoben. 1722 erfolgte in Sachsen die Aufrichtung steinerner, die Entfernungen von 1, 1/2 und 1/4 Postmeile bezeichnenden Wegsäulen; sie zeigten das königliche und kurfürstliche Wappen, die Namenschiffre F. A. und die Jahreszahl 1722, sowie Posthorn, Stadtnamen, die nächsten Poststationen und die Entfernungen nach allen größeren Plätzen Europas.

Die erste landesherrliche Verordnung über die Uniformierung der oberen Postbeamten erschien in Sachsen i. J. 1719, aus Anlaß der Hoffestlichkeiten, welche zur Vermählung des Kurprinzen Friedrich August mit der Prinzessin

---

der geschärfften und erneuerten Constitution von anvertrautem Guthe 2c. getreulich umgehen sollen. An dem geschiehet Unser Wille und Meynung. Datum Dreßden am 10.Decembr. Anno 1725.

(L. S.) J. G. v Zehmen.

Unseren lieben getreuen,
dem Ober-Post-Ampte
zu Leipzig. G. C. Kleinhempel.“

Marie Josefa, Tochter des Kaiser Josef I., in Dresden stattfanden. Die dem Brautpaare vorreitenden höheren Postbeamten trugen ein Kleid von weißgrau melierten feinem holländer Tuch mit gelben Sammetaufschlägen, silbernen Tressen und dergleichen Knöpfen, ein silbernes Posthorn an einer aus Gold und Silberdraht nebst blauen Seidenfäden gedrehten Schnur und eine englische Postpeitsche. Diese Uniformsvorschriften behielten für die Zukunft jedoch keine Geltung. Die Postmeister trugen vielmehr die althergebrachte Dienstkleidung. Blau und gelb blieb Sachsens Postuniform auch nach den neuen Bekleidungsreglements von 1839 und 1852, blau mit gelbem Paspoil blieben Frack bezw. Waffenrock der Oberbeamten, gelb mit blauem Vorstoß die Röcke der Unterbeamten.

Die Uniform bestand (1845) für die Postmeister 1. Klasse, für die Ober- und Hof-Postamts-Einnehmer, Buchhalter und Postschreiber aus folgenden Stücken:

a) Frack von kornblumenblauem Tuche, mit citrongelbem, stehendem Kragen und dergleichen Patten auf den Ärmel-Aufschlägen, mit einer Reihe weißer Wappenknöpfe, gelbem Vorstoße, 3 Knöpfen auf den Seiten-Patten, 2 Knöpfen in der Taille, 1 Knopf am unteren Theile jedes Rockschoßes, 3 kleinen Knöpfen auf jeder Ärmel-Patte und blautuchenem Unterfutter. Die Rockschöße nicht aufgeschlagen. Die Kragen mit silberner Stickerei (Laubgewinde um vierfache Streifen).

b) Pantalons von kornblumenblauem Tuche, mit 2 einen Zoll breiten Streifen vom Aufschlagstuche und gelbem Vorstoß in der Mitte.

c) Schwarze Halsbinde.

d) Dreieckiger Hut mit einer silbernen Agraffe, einem Wappenknopfe, der Landes-Kokarde und silbernen Kordons mit blauer Füllung.

e) Degen in französischer Façon mit silbernem Griff.

f) Degenkuppel unter der Weste zu tragen; der untere Teil von schwarzlackiertem Leder.

g) Portepee von Silber mit blauer Kante und Füllung.

2. Für die Postmeister II. Kl. und für die Packmeister zu

Leipzig bestand die Uniform in denselben Stücken, nur mit dem Unterschiede, daß die Stickerei am Kragen Laubgewinde um dreifache Streifen war.

3. Für die königlichen Postschreiber bei den Postämtern und für die Postverwalter war dieselbe Uniform bestimmt, jedoch war die Stickerei Laubgewinde mit zweifachen Streifen.

4. Die Posthalter I. Klasse trugen die Uniform, wie unter 2, jedoch mit Anschraubesporen. Bei dienstlichen Vorritten trugen dieselben weiße Beinkleider in die Stiefel, halbsteife Reitstiefeln und Anschnallsporen, auch ein an einer silbernen, blau durchwirkten Schnur mit 2 Quasten über der linken Schulter, auf dem Rücken hängendes Posthorn von weißem Metall.

5. Die Posthalter II. Klasse trugen die Uniform, wie unter 3 beschrieben, jedoch Beinkleider, Stiefeln und Horn bei dienstlichen Vorritten, wie die Posthalter I. Klasse.

6. Das von den Posthaltern beider Klassen bei dienstlichen Vorritten anzulegende Pferdezeug bestand in: a) einer englischen Peitsche, b) einem deutschen Hauptgestelle, c) Vorderzeug, d) Hinterzeug, e) Chabraque von kornblumenblauem Tuche, unter dem Sattel mit einer Einfassung von $1^1/_2$ Zoll breiter, weißer Borde oder silberner Tresse. Hauptgestelle, Vorder- und Hinterzeug von schwarzem Leder mit weißen Schnallen und dergleichen einfachen Buckeln. Steigbügel weiß.

7. Die Privat-Postschreiber trugen die vorgeschriebene Uniform, jedoch ohne Stickerei.

8. Zu den täglichen Dienstverrichtungen trugen die Post-Staatsdiener, sowie die Postverwalter, welche nicht Staatsdiener waren, und die Posthalter einen bis an's Knie reichenden Uniform-Oberrock von kornblumenblauem Tuche mit zwei Reihen Wappenknöpfen, 2 Knöpfen in der Taille und einem Knopfe in jeder Rockfalte, gelben Stehkragen, dergleichen Ärmel-Patten und Revers und eine Schirmmütze von nämlichem blauem Tuche mit gelbem Vorstoße.

9. Die Privatpostschreiber trugen im täglichen Dienste einen gleichen Uniform-Oberrock, mit Wegfall der gelben Ärmel-Patten und Revers, und die Mütze der übrigen Beamten.

Die Montur der kgl. sächsischen Postillons war folgende:

Hut von schwarz lackiertem Filze, von runder Form, gewöhnliche Kopfhöhe und verhältnißmäßige Krempen, mit einer 2 Zoll breiten silbernen Tresse, mit Agraffe, Kokarde, sowie mit einem 3 Zoll über dem Hute vorstehenden Stutze von schwarzen Roßschweif-Haaren dekoriert und mit schwarzledernem Sturmbande versehen.

Das Kollet war von gelbem Tuche, mit Stehkragen, Aufschlägen, Achselwülsten, Dragonern und Vorstoß von kornblumenblauem Tuche und hatte eine Reihe von 8 Wappenknöpfen von weißem Metall, die Schöße waren 9 bis 11 Zoll lang, blau aufgeschlagen und mit 10 Stück Wappenknöpfen, die Ärmel mit 4 kleinen Wappenknöpfen versehen. Dekoriert war das Kollet am oberen Teile des linken Ärmels mit einer $3\frac{1}{2}$ Zoll breiten Binde von blauem Aufschlagstuche, worauf ein Schild von Argentan mit dem königlichen Wappen, ferner mit einer Einfassung von $\frac{3}{4}$ Zoll breiter weißer Borde um den Kragen, um die Ärmelaufschläge und um die Armbinde, sowie für die Postillons, denen nach Maßgabe ihrer vorwurfsfreien Dienstzeit das einfache, zwei- oder dreifache Dienst-Ehrenzeichen zuerkannt worden war, auf jedem Ärmel mit einem, 2 oder 3 Winkeln von $\frac{1}{2}$ Zoll breiter Silber-Tresse, mit blauem Tuche unterlegt, die Spitze nach oben gekehrt.

Die Tuchbeinkleider waren von der Farbe der Aufschläge in die Stiefel zu ziehen und mit schwarzem Kalbleder besetzt.

Der Mantel war von graumeliertem Tuche, mit langem fallenden Kragen von gelbem Tuche, mit weißer Borde eingefaßt, die Knöpfe von weißem Metall.

Der Stallkittel war von ungebleichter Leinewand mit Stehkragen und einer Reihe überzogener Knöpfe, die Halsbinde von schwarzem wollenen Zeuge, hinten zum Zuschnallen.

Die Trompetenschnur war von weiß und blauer Wolle geflochten und bestand aus 2 abgesonderten Teilen, der $3\frac{3}{4}$ Ellen langen Schnur und dem Quastenstücke, welches letztere unter dem Dragoner auf der rechten Schulter angeknöpft wurde.

Die Schnur wurde über der rechten Schulter getragen und unter dem Dragoner weggezogen.

Hatte der Postillon den Mantel übergezogen, so war auch die Trompetenschnur über den Mantel zu ziehen, die Quasten blieben aber auf dem Kollet. Die Mütze war vom Aufschlagstuche, rund, mit schwarzlackiertem Deckel und gelbem Vorstoße um den Deckel, sowie oberhalb und unterhalb des Mützenstreifens, vorn mit einem Posthörnchen von Argentan. Pelzmützen waren nur dann zulässig, wenn sie von der Farbe der Aufschläge, ohne Schirm, mit schwarzen Pelz zwei Zoll breit verbrämt und nach dem Schnitte der viereckigen, sogenannten Sackmützen, 8 bis 10 Zoll hoch, gefertigt waren.

Die ledernen Beinkleider waren enganschließend, in die Stiefel zu ziehen und weiß. Die Stiefel hatten steife Schäfte, welche nicht weniger als 2 Zoll und nicht mehr als 4 Zoll über das Knie gehen durften.

Die Anschnallsporen waren von Eisenstahl mit $2^1/_2$ Zoll langen Hülsen und 2 Zoll breiten Sporenledern. Die Schnallen mußten sich stets auf der äußeren Seite ganz dicht über dem Sporenbügel befinden. Die Weste war von blauem Tuche mit Stehkragen und einer Reihe kleiner, weißmetallener Wappenknöpfe.

Aller Postdienst mußte in vollständiger Postmontur mit umgehängter Posttrompete verrichtet werden. Die steifen Stiefel mußten bei allem Dienst getragen werden. Der Kittel diente blos als Haus- und Stallkleid. —

Die Post war früher bei größeren Feierlichkeiten zu Ehren des sächsischen Regentenhauses stets in hervorragender Weise beteiligt. Beim schonerwähnten Einzuge des Kurprinzen Friedrich August mit seiner Braut Prinzessin Josefa in Dresden im Jahre 1719 ritten vorauf der leipziger Ober-Post-Kommissarius, sowie 32 Postmeister und 64 Postillons aus allen Teilen des Landes. Dem Kurier, welcher am 1. März 1763 nach Dresden die Botschaft von dem in Hubertusburg abgeschlossenen Frieden brachte, ritten 12 blasende Postillons voraus. Unter Vorritt von 20 blasenden Postillons wurde ferner am

15. Mai 1779 der Friede von Teschen und am 10. Dezember 1806 der Friede von Posen in Dresden eingebracht. Der letzte größere Aufzug unter Beteiligung der Post fand 1859 bei den Vermählungsfeierlichkeiten des Prinzen Georg statt. Es ritten vor: der Hofposthalter, 6 Postbeamte und 8 Postillons.

Nach einem Postbericht vom Jahre 1776 ging die Fahrpost von Hannover bis Leipzig (bei günstiger Witterung) 3 Tage und 3 Nächte. Der Fahrpreis, auf 29 Meilen berechnet, betrug 6 Thaler 14 Gr., wobei jedoch bemerkt ist, daß jeder Passagier bei der Abfahrt dem Wagenmeister 2 Groschen zu bezahlen hatte und wiederum auf jeder Station, wo das Gepäck umgeladen wurde. Wo dieses nicht der Fall war, erhielt der Wagenmeister nur 1 Gr. und ebensoviel der Postillon. In einem im J. 1720 zu Leipzig erschienenen Almanach wird eines Post- und Botenberichts auch eines berliner Boten gedacht, welcher alle 14 Tage kam und zu Leipzig in der halleschen Gasse im „goldenen Siebe" einkehrte. Er kam aber nur im Sommer.

Zu Anfang unseres Jahrhunderts wurden höchst bequeme Eil- oder Schnell-Postwagen eingeführt, die Straßen verbessert und die Postverbindung mit dem Auslande vermehrt und geregelt.

Sachsen war einer der ersten Staaten, welcher dem deutschen Postverein (1850) beitrat.

Über das sächsische Postwesen vorm Eintritt in den Postverein berichtet Hüttner im Jahre 1848:

„Im Königreich Sachsen, dessen Postwesen gegen Ende des fünfzehnten Jahrhunderts mit den Beförderungen der landesherrlichen Sendungen durch Amts- und Ratsboten gegen einen Postlohn von 1 Gr. für die Meile seinen Anfang nahm, und 1661 durch eine Kurfürstliche Postordnung als Regal organisiert wurde, besteht für die Postverwaltung die Ober-Postdirektion zu Leipzig als kollegialische, der ersten Abteilung das Finanz-Ministeriums untergeordnete Mittelbehörde. Unter demselben führen das Ober-Post-Amt zu Leipzig und das Hof-Postamt zu Dresden mit den ihnen untergeordneten 129 Postämtern, Posthaltereien und Post-

Expeditionen die Geschäfte. In früherer Zeit bestanden auch in den Fürstlich reußischen Landen zu Gera und Schleiz, im Herzogtum Sachsen-Koburg-Saalfeld, zu Pößneck, Saalfeld und Gräfenthal, in den schwarzburgischen Landen zu Rudolstadt, Königsee, Frankenhausen, Sondershausen und Greußen, und im Herzogtume Sachsen-Weimar zu Weimar, Buttelstädt, Ilmenau und Allstädt königliche sächsische Postanstalten, welche aber mit dem 1. Juli 1816 aufgehört haben.

Das herzoglich sachsen-altenburgische Postwesen verwaltete Sachsen schon früher bis 1784.

Damals übernahm die Herzogliche Kammer in Altenburg ihre Posten für eigene Rechnung, übertrug sie aber 1817 dem Fürsten von Thurn und Taxis. Seit dem 1. August 1847 wurde die Ausübung des Postregals in den gesamten Herzoglich altenburgischen Landen jedoch wiederum auf die Dauer von 25 Jahren der Krone Sachsen überlassen."

Einen ungeahnten Aufschwung nahm das sächsische Postwesen in unserm Jahrhundert, dem Zeitalter der Eisenbahnen. Mitte der 20er Jahre wurde der sächsische Postwagen-Park nach wiener Modellen erneuert, die gelbe Farbe derselben wurde erst 1852 allgemein, gegen Ende des XVIII. Jahrhunderts war sie rot wie die Livree der Postillone. Im J. 1829 erfolgte die Einrichtung von Stadtposten und Briefsammlungen in Dresden und Leipzig. Der erste Briefkasten am Posthause war in den gedachten Städten bereits 1824 angebracht worden. Im J. 1862 erhielten auch die im Lande verkehrenden Postwagen dergleichen und von 1859—64 wurden deren überall in den Städten wie auf dem Lande angebracht. 1859, in welchem Jahre auch eine allgemeine Landpost eingeführt worden war, kamen die Frei-Kouverts auf, nachdem 1851 bereits die Kreuzbandmarken, 1852 die anderen Freimarken in 4 Sorten eingeführt worden waren, 1863 erhielten dieselben statt des Königsbildes das sächsische Wappen. Am 1. Oktober 1864 wurde die Erhebung einer Bestellgebühr von 5 Pfennig für den einfachen Brief eingestellt.

Die Ereignisse des Jahres 1866 und die folgende Neu-

gestaltung der politischen Verhältnisse Deutschlands brachten auch eine durchgreifende Veränderung des sächs. Postwesens mit sich. Schon in dem preußisch-sächsischen Friedensvertrag vom 21. Oktober 1866 wurde im Artikel 16 darauf hingewiesen, daß das Postwesen zu denjenigen Angelegenheiten gehöre, welche künftig der Gesetzgebung und Oberaufsicht des norddeutschen Bundes unterliegen würden. Die 1867 nach Preußens Vorschlägen angenommene Verfassung des norddeutschen Bundes ging jedoch weiter, indem sie der Bundesgewalt auch die Verwaltung des Postwesens übertrug und die Betriebsüberschüsse zur Bundeskasse zog. Das Jahrhunderte lang von den Regierungen aller größeren Staaten Deutschlands mit Zähigkeit verteidigte Prinzip: „Die Ausübung des Postregals ist ein unveräußerliches Hoheitsrecht des Landesfürsten“ fiel sonach zum Heile des Gesamt-Vaterlandes.

Der Glockenschlag Zwölf um Mitternacht des 31. Jaunar 1867 beendete die Thätigkeit der sächsischen Post. Ihre Erträgnisse waren von Jahr zu Jahr gestiegen, und als sie in die Verwaltung des norddeutschen Bundes überging, war ihre Organisation eine sehr zeitgemäße.

Das königlich-sächsische Postgebiet, das sich, wie schon erwähnt, auch über das Herzogtum Sachsen-Altenburg erstreckte, umfaßte 271,5 Quadrat-Meilen und 2,225,240 Bewohner.

Es waren (1865) vorhanden: 232 stehende Postämter und Expeditionen, 4 fahrende Eisenbahn-Postämter, 3 Briefsammlungen, 251 Postanstalten, außerdem 70 Posthaltereien.

Beamte waren beschäftigt: 819, Unterbeamte 1149, Kondukteure 83, Postillone 464. Wagen und Schlitten waren 603 vorhanden.

Die Posttransporte auf Eisenbahnen durchliefen 382,315 Meilen, auf Poststraßen 549,900 Meilen.

An Briefpostsendungen wurden befördert:

Gewöhnliche Briefe frankierte	unfrankierte	Rek. Briefe	Waren-proben	Kreuzband-Sendungen	Portofreie Briefe
8,941,244	6,298,617	442,299	59,683	1,569,919	1,098,994

18,410,756 Stück.

Zeitungsexemplare: 9,289,223 Stück.

Gewöhnliche Pakete: 3,444,727 Stück im Gewicht von 22,819,475 Pfund.

Geld- und Wertsendungen: 2,021,747 Stück, im Gewicht von 1,225,120 Pfund, im Werte von 314,478,164 Thaler.

Nachnahme-Sendungen: 331,214 Stück im Betrage von 981,318 Thaler und

Bare Einzahlungen: 263,913 Stück im Betrage von 2,127,190 Thaler.

Personen: 630,256 (beinahe 1/3 der Bevölkerung).

Die Reineinnahme betrug: 207,000 Thaler.

An Briefmarken für das Königreich Sachsen und das unter seiner Postverwaltung stehende Herzogtum Sachsen-Altenburg wurden (1851) zuerst zwei verschiedene in Umlauf gesetzt. Die eine in Werte von 3 Pfennigen war viereckig und zeigte in der Mitte auf gewässertem Grunde die Zahl „Drei", eine Wertangabe, welche sich in Zahlen und Buchstaben an beiden Seiten wiederholte, während oben das Wort „Sachsen", unten das Wort „Franko" zu lesen war. Diese Marken waren rot auf weiß gedruckt.

Die andere für höhere Beträge bestimmte Marke war geschmückt mit dem Bildnis des Königs Friedrich August II. Auf einem Bande darüber las man das Wort „Sachsen", darunter die Angabe des Wertes in Buchstaben, von beiden Seiten in Zahlen. Sie waren schwarz auf farbigem Grunde gedruck, und zwar 1/2 Neugroschen grau, 1 Neugroschen rosa, 2 Neugroschen blaugrün und dunkelblau, 3 Neugroschen gelb.

Die später im Königreich Sachsen gebräuchliche Dreipfennigmarke trägt weiß auf grünen Grunde das sächsische Wappen, darüber das Wort „Sachsen", darunter und an beiden Seiten die Angabe des Wertes.

Dagegen ist mit der Ausstattung der auf die ersten Marken folgenden keine andere Veränderung vorgenommen, als daß statt des verstorbenen Königs Friedrich August das Bildnis des Königs Johann, das im Mittelpunkte befindliche Medaillon einnimmt.

Die Ausführung in Farben war ebenso, wie die vor-

gehenden, nur daß auch Marken zu 5 Neugroschen rot, und 10 Neugroschen hellblau ausgegeben worden.

1863 wurden ganz neue Marken dem Verkehr übergeben; sie tragen in der Mitte das Wappen Sachsen en relief, in einem verzierten doppelten Kreise oben das Wort „Sachsen", unten die Angabe des Wertes in Buchstaben, und an den Seiten in Zahlen. Sie sind in farbigem Druck auf weißes Papier ausgeführt, 3 Pfennig hellgrün, $^1/_2$ Neugroschen orange, 1 Neugroschen rosa, 2 Neugroschen blau, 3 Neugroschen braun, 5 Neugroschen violet.

Die Marke der ersten Frei-Kuverts-Ausgabe (Emmission) trägt das Bildnis des Königs, außerdem noch in ihrer Umschrift eine Angabe ihres Wertes in Buchstaben und Zahlen. Gedruckt waren sie: 1 Neugroschen rosa, 2 Neugroschen blau, 3 Neugroschen gelb, 5 Neugroschen violet, 10 Neugroschen grün.

1861 wurden die Franko-Marken und Kuverts gleich den Briefmarken geändert.

VIII

Vom ehemaligen Postwesen in den Elbherzogtümern und Lauenburg.

Bis zum Jahre 1710 war im Fürstenthum Schleswig-Holstein-Gottorp*) die Beförderung von Personen Privatfuhrunternehmer übertragen, deren Verbindlichkeiten und besondere Vorrechte durch sogenannte Fuhrrollen, vom Fürsten von Schleswig-Holstein-Gottorp gegebene Schutz- und Rechtsbriefe, festgestellt waren. Jene Unternehmer besorgten auch die Beförderung von Briefen und Paketen; von einem regelmäßigen Postdienst konnte dabei jedoch keine Rede sein. Ein solcher wurde erst im Jahre 1710 eingerichtet. Der Fürst nahm Postmeister an, richtete Postämter ein und erließ unterm 27. November 1710 eine Postordnung, welche das Verhältnis zwischen Post und Publikum regelte und die Vorrechte festsetzte.

*) Nach dem Postarchiv.

Die Beförderung von Personen, Briefen und Paketen war der Post vorbehalten, welche auf bestimmten Straßen regelmäßige Verbindungen zwischen den wichtigeren Orten des Landes einrichtete und unterhielt. Die Posten mußten an bestimmten Tagen zu ein für allemal festgesetzter Stunde abfahren bz. abreiten und pünktlich auf den Stationen eintreffen; die Postmeister hatten dafür zu sorgen, daß die Postillons ihre bestimmten Fahrzeiten einhielten; unbegründete Verspätungen zogen ihnen Geldstrafen in Höhe von 2 Thalern für die Stunde zu, wovon die Hälfte dem Fiskus zufloß und die andere Hälfte dem Postmeister überlassen blieb.

An den Tagen, an welchen eine Post abging, war es Jedermann untersagt, vor der Stunde der Abfahrt Reisende von Orten mit einer Postanstalt aus auf der Poststraße zu befördern. War die Post indessen besetzt und wollte ein Reisender nicht bis zum Abgange der nächsten Post mit seiner Abreise warten, so stand es demselben frei, auch schon vor Abgang der Post Privatfuhrwerk zu miethen; ebenso war es am Posttage nach Abgang der Post, sowie an Tagen, an denen eine Post den betreffenden Postort nicht verließ, Jedermann gestattet, besonderes Fuhrwerk zu miethen oder die Wagen der Fuhrrollen-Unternehmer zu benutzen. Für jedes Fuhrwerk aber, welches zur Beförderung von Personen benutzt wurde, mußte vor Antritt der Fahrt bei dem Postamt ein Passierschein gelöst werden. Derselbe kostete 2 Schilling pro Person. Auf allen von dem Fuhrwerk berührten Poststationen mußte der Passierschein zur Unterschrift vorgelegt und die Gebühr von 2 Schilling für die Person von Neuem entrichtet werden. Nur bei Fahrten auf kurzen Postlinien, wie von Friedrichsstadt nach Husum und Lunden und zurück, wurde der Passierschein unentgeltig verabreicht. Wurden Fuhrleute, welche Personen von einem Postorte aus auf Poststraßen beförderten, ohne Passierschein betroffen, so wurden sie auf der nächsten Station so lange angehalten, bis sie die fällige Strafe entrichtet hatten. Zeigte ein Postmeister an, daß Jemand gegen die Festsetzungen der Postordnung verstoßen hatte, so war der Bürgermeister des

Wohnortes des Beschuldigten verpflichtet, sofort und ohne erst gegen letzteren einen Prozeß einzuleiten und die Strafe einzuziehen; dem Bestraften stand nur der Weg der Beschwerde bei der fürstlichen Kanzlei zu. Die Zollbeamten hatten auch darauf zu achten, daß durchfahrende Wagen nicht Personen ohne Passierschein oder Briefe und Packete beförderten. Stellte ein Zollbeamter eine Unregelmäßigkeit in dieser Beziehung fest, so hatte er dem Postmeister Anzeige zu erstatten. War der Thäter am Orte nicht seßhaft, so hatte der Postmeister das Recht, Pferd und Wagen so lange festzuhalten, bis die verwirkte Strafe erlegt war.

Die mit Fuhrrollen ausgerüsteten Fuhrunternehmungen wurden durch Einrichtung der fürstlichen Post nicht aufgehoben, sondern blieben bestehen. Sie hatten sich indessen denselben Bedingungen gegenüben der Post zu unterwerfen, wie alle anderen Fuhrwerkbesitzer. Im Uebrigen blieben die Fuhrrollen-Inhaber im Besitz ihrer Vorrechte, wurden aber bezüglich der Ausübung ihrer Fuhrgeschäfte unter die Aufsicht des Postmeisters am Orte gestellt. Dieser hatte darauf zu achten, daß sie nur gute Pferde hielten und die Ordnung im Betriebe bewahrt blieb. Um den Postmeistern die Aufsicht zu erleichtern, mußten die Fuhrherren dieselben auf Verlangen ohne Zahlung einer Entschädigung als Theilhaber in das Fuhrunternehmen einschließen, ihnen auch die Rollordnung nebst einer Aufzeichnung der dazu gehörigen Fuhrleute zustellen. Jeder von einem Reisenden bestellte Wagen bz. jeder geforderte Vorspann war von dem Wagenmeister der Fuhrrollen-Unternehmung alsbald beim Postmeister anzumelden; die Unterlassung wurde mit einer Geldstrafe von 2 Thalern geahndet. Für die Brief- und Paketbeförderung durch die Post war eine Portotaxe festgestellt, gedruckt und in je einem Exemplar sowohl im Postamt wie am Rathaus ausgehängt, so daß jeder von derselben Kenntnis nehmen konnte. Für die Briefe waren Gewichtsstufen eingeführt. — Das Fahrtgeld für eine Reise von Schleswig bis Husum oder Friedrichstadt war zwischen Ostern und Michaelis, auf 1 Mark lübisch 8 Schilling für die Person festgesetzt.

Die Postordnung scheint, obschon sie allerorten von der Kanzel verlesen worden war, von Anfang an nicht in dem gewünschten Maße beachtet worden zu sein, denn unterm 8. Juni 1711 erließ die fürstliche Regierung ein Decret, welches die Bestimmungen der Ordnung vom 27. November 1710 dem Publikum in das Gedächtnis zurückrufen sollte. Dieses Decret wurde gleichfalls öffentlich von den Kanzeln verlesen und in gedruckten Plakaten am Postamt und am Rathhaus ausgehängt. Ein fürstliches Decret vom 8. October 1712, legt dem gewöhnlichen Fuhrwerk die Pflicht auf, auf den Landstraßen den Postwagen gehörig Platz zu machen und auszuweichen. Sobald der Postillon in das Horn stieß, mußte alles andere Fuhrwerk unverzüglich der Post ausweichen; geschah dies nicht oder wagte ein Fuhrmann gar, den Postillon oder die Reisenden zu beleidigen oder zu beschimpfen, so sollte er am nächsten Orte, den er berührte, mit Pferd und Wagen so lange angehalten werden, bis er Genugthuung gegeben bz. eine Geldstrafe von mindestes 10 Thalern erlegt hatte. —

Die Verwaltung des Postwesens in den Elbherzogtümern und in Lauenburg war dann bis zum Jahre 1864 eine gemeinschaftliche mit der des Königsreichs Dänemark. Die General-Post-Direktion befand sich in Kopenhagen.

Schon im siebzehnten Jahrhundert übte das königliche und herzogliche Haus das Postregal in den Herzogtümern Schleswig-Holstein aus und hielt auch ein Post-Kontor in der Stadt Hamburg. Es wurde zwar von Seiten des Reichs gegen dieses Post-Kontor als Beeinträchtigung des Reichspostregals protestiert, auch später die Reichsunmittelbarkeit Hamburgs von Dänemark anerkannt, das dänische Postamt in Hamburg aber blieb.

Das dänische Ober-Postamt in Hamburg und die Post-Kontore der Herzogtümer Schleswig-Holstein wurden im April 1848 von der königlich dänischen Postverwaltung abgelöst und unter die provisorische schleswig-holsteinische Regierung gestellt. Die Porto-Beträge wurden in Kurantmünze berechnet und Reichsbankgeld-Scheidemünze nicht mehr angenommen. Der unmittelbare Postverkehr mit Dänemark

hörte anfänglich auf und die Sendungen gingen über Lübeck und im Jahre 1849 wurde der Postverkehr über Kolding hergestellt.

Die schleswig-holsteinischen Postillone jener Tage trugen einen Waffenrock von dunkelblauem Tuche mit einer Reihe von 9 Wappenknöpfen und mit blauen orangepaspoilierten Achselklappen, darauf ein orangefarbenes Posthorn, einen schwarzlackierten Hut mit dem deutschen Adler, goldenem Bande, der National- und Landeskokarde, eine schwarz-rot-gelbe Posthornschnur mit Quasten über der rechten Schulter, die Hornschnur unter der Achselklappe angeknüpft, Beinkleider von dunkelblauem Tuche, orangefarbig paspoiliert, eine schwarze Halsbinde, eine Mütze von dunkelblauem Tuche nach der Form der Militärmützen mit orangefarbenem Vorstoß und Streifen, vorne mit den Kokarden. Bei allen Postbeförderungen trug der Postillon den Hut und nicht die Mütze. Im Winter und bei schlechtem Wetter trugen die Postillons Mäntel von dunkelgrauem Tuch, gelb gefüttert, mit Überfallkragen; die äußere Seite des Stehkragens war von orangefarbenem Tuche. Hatte der Postillon den Mantel übergezogen, so war auch die Hornschnur über den Mantel zu hängen.

Nach der Wiederbesitznahme der Herzogtümer durch die Krone Dänemark im Juli 1850 blieb anfangs die abgesonderte Postverwaltung von Holstein fortbestehen. Später aber wurde die Postverwaltung mit der des Königreichs wieder verbunden. Auch übernahm Dänemark durch Vertrag mit Oldenburg die Ausübung des Postregals im Fürstentum Lübeck (Eutin und Schwartau), so daß der dänische Postbezirk damals außer dem Königreich Dänemark die drei Herzogtümer Schleswig, Holstein und Lauenburg und das Fürstentum Lübeck umfaßte. —

Das Briefporto war früher ein ungemein hohes. Durch den Krieg Österreich und Preußens gegen Dänemark (1864) kam auch das Postwesen an die beiden Staaten, das Holsteins an Österreich, das Schleswigs an Preußen. Am 1. Januar 1867 ging dasselbe an die preußische Verwaltung über.

Als die Herzogtümer noch dänisch waren, waren auch die

dänischen Briefmarken gebräuchlich. Dann wurden besondere Landespostmarken verausgabt. Diese sind in Form und Ausführung den früheren dänischen ziemlich gleich, nur daß statt Krone und Schwert im Kranze 1¼ Schilling Crt. und im Rande zur linken Seite statt „königl." die Buchstaben „HRZGL" stehen. Außerdem ist auch noch auf derselben der Wert in Dänischer Währung „4 SRM" angegeben. Die Farbe ist blau. Dieser Marke folgte eine ähnliche, nur daß Ziffer und Buchstaben etwas größer und statt im Kreise, im Viereck graviert waren. Diese Marke wurde ersetzt durch andere, welche auch noch bei Übergang auf Preußen im Gebrauch waren.

Die Form ist hohes Oval, Angabe des Wertes in der Mitte. Ausführung: farbiger Druck auf weißem Papier und zu ½ Schilling grün, 1¼ Schilling lila, 1⅓ Schilling rot, 2 Schilling blau, 4 Schilling hellbraun.

Schleswig. Die 1864 verausgabten Marken, ähnlich den holsteinischen, haben die Wertziffer im Ovale und die Umschrift „Herzogtum Schleswig," die Ausführung war farbiger Druck auf weißem Papier, 4 Schilling rot, 1¼ grün. Diesen Marken folgten 1865 ganz ähnliche.

Sie enthalten die Wertzahl im Ovale, sind gezähnt und in farbigem Druck auf weißem Papier ausgeführt und zwar zu ½ Schilling grün, 1¼ Schilling lila, 1⅓ Schilling rot = 1 Sgr., 2 Schillinge blau, 4 Schillinge = 3 Sgr. braun.

Schleswig-Holstein. Die gemeinschaftlich für beide Länder 1865 herausgegebene Marke enthält die Wertziffer in einem Ovale und zwar in roter Farbe ausgeführt. 1865 erschienen neue Marken, doch in der Ausführung den damaligen ganz gleich, ½ Schilling grün, 1⅓ Schilling lila, 2 Schillinge blau, 4 Schillinge = 3 Sgr. braun.

IX.

Vom Postwesen in Luxemburg und Limburg.

Da Luxemburg und Limburg dem vormaligen Deutschen Bunde angehörten, so muß das Postwesen dieser

Länder in einer Geschichte der deutschen Post gleichfalls kurz Erwähnung finden.

Als einem Bestandteil des Königreichs der Niederlande ist die Geschichte des Postwesens des Großherzogtums Luxemburg vielfach mit der dieses Königsreichs verwachsen.

Das Großherzogtum wurde im belgisch-holländischen Kriege von den Belgiern militärisch besetzt, und die Landesposten in provisorische Verwaltung genommen. Nur in der Festung Luxemburg blieb das niederländische Postkontor bestehen. Die Belgier führten den Postkurs unter den Wällen Luxemburgs vorbei, indem sie in dem nahe gelegenen Dorfe Eich eine Postanstalt errichteten, deren Briefträger im Civilanzuge unter Zulassung des niederländischen Postkontors den Einwohnern in Luxemburg die Briefe überbrachten, um die Stadt nicht von aller Korrespondenz abzuschneiden.

Am 27. Juni 1839 wurde zwischen Belgien und Luxemburg ein Postvertrag abgeschlossen. Belgien hegte den Wunsch, die Verwaltung der Luxemburgischen Posten ganz zu übernehmen, worauf jedoch die Niederländische Regierung nicht einging. Dagegen wurde am 15. Oktober 1840 ein Vertrag unterzeichnet, nach welchem die Ausübung des Postregals im Großherzogtum Luxemburg für die Dauer von zwölf Jahren an die Krone Preußen übergehen sollte.

Inzwischen hatte in den Niederlanden König Wilhelm I. die Regierung niedergelegt. Sein Nachfolger, Wilhelm II., der am 7. Oktober 1840 die Regierung antrat, verweigerte jedoch die Bestätigung dieses Postvertrages, so daß derselbe nicht zur Ausführung gelangte, die luxemburgische Post wurde vielmehr von den Niederlanden in Selbstverwaltung genommen. Die alten Verbindungen wurden wieder hergestellt; ihre vertragsmäßige Regelung wurde aber erst durch die unter 12./22. März 1847 zwischen der preußischen und luxemburgischen Postverwaltung abgeschlossene Konvention bewirkt, zu deren Bestimmungen zunächst den Beitritt Luxemburgs zum deutschen Post-Verein gehörte.

Die Posten des Großherzogtums standen im Jahre 1848

unter einem Postdirektor und Kontrolleur zu Luxemburg. Post-Anstalten waren zu Luxemburg, Diekirch, Wiltz, Esch, Steinfurt, Mersch, Remich, Echternach, Clervaux und Redingen. Die Roheinnahme betrug damals 28,000 Fl. Holl. oder 16,000 Thaler. Reineinnahme 6000 Fl. oder 5100 Thaler.

Die Postverwaltung in Limburg stand um dieselbe Zeit unter dem Postinspektor der Provinzen Gelderland und Limburg. Briefpost-Anstalten (Brevenposterijen) waren zu Mastricht, Sittard, Vaals, Roermond, Venlo, Heerlen und Weert. Die Roheinnahme beliefen sich auf 50,000 Fl. oder 28,000 Thaler. Reineinnahme 33,000 Fl. oder 18,700 Thaler. Am 3. April 1873 wurde in Luxemburg eine Fahrpost eingerichtet, welche bis dahin im Großherzogtum nicht bestand. —

Im Jahre 1865 zählte das Großherzogtum Luxemburg auf seinen 47 Quadrat-Meilen Flächenraum 200,000 Einwohner und 17 Postanstalten. Die Zahl der Beamten betrug 24, der Unterbeamten 85, der Wagen 19, der Pferde 64. Die Zahl der im Posttransporte durchlaufenen Meilen betrug auf Poststraßen 36,736, auf Eisenbahnstraßen 26,733 Meilen.

An Briefpostsendungen wurden befördert:

frankierte Briefe	927,859
unfrankierte „	194,932
rekommandierte Briefe	15,210
Briefe mit Warenproben	372
Kreuzband-Sendungen	177,337
Portofreie Briefe	172,681
zusammen	1,488,391 Stück.

Ferner wurden befördert: 275,234 Zeitungs-Exemplare, und 2835 Geld- und Wertsendungen im Betrage von 554,118 Franken 36 Cent. Die Einnahmen beliefen sich auf 155,895 Franken 91 Cent.

Briefmarken. Der König von Holland, Wilhelm der Dritte, ist zur Zeit noch unter dem Titel „Großherzog“ der Herrscher von Luxemburg und sein Bild schmückte die daselbst zuerst im Jahre 1852 ausgegebene Marke, auf welcher man außerdem

noch das Wort „Postes," sowie in Buchstaben und Zahlen die Angabe des Wertes liest, der nach Centimes oder Silbergroschen berechnet wurde. Die Centimes geltenden Mark waren blau, die im Werte zu einem oder mehreren Silbergroschen, rosa, rot und rotbraun.

Seit 1859 befand sich eine andere Marke im Umlauf. Dieselbe ist geziert mit dem in einem ovalen Schilde ruhenden Wappen des Großherzogtums, über welchem man die Worte: G. D. de Luxembourg liest, während sich darunter die Angabe des Wertes befindet. Neben dieser Marke, die je nach der Verschiedenheit ihres Wertes in verschiedenen bunten Farben auf weiß ausgeführt ist, zirkulierte seit dem Jahre 1860 noch eine andere, welche, nur in einem andern Arrangement, ebenfalls das Wappen von Luxemburg und die auf der vorigen Marke befindliche Inschrift trägt und ebenfalls in verschiedenen Farben auf weiß gedruckt ist.

X.

Kurzgefaßte Geschichte des Österreichischen Postwesens.

Da die deutschen Provinzen Österreichs bis zum Jahre 1866 dem deutschen Bunde angehörten, so fällt Österreichs Postwesen und seine Entwickelung bis zum Ausscheiden aus dem deutschen Reichsverbande ebenfalls in den Rahmen unserer Geschichte.

Über die Entstehung des Postwesens in Österreich*) lassen uns die alten Schriftsteller im Dunkeln. Man muß annehmen, daß unter den römischen Kaisern der Cursus publicus (Staats-Brief-Kurierwesen) auch im heutigen Österreich bestand; denn die Hauptstraße aus Italien nach Panonien ging über Vindabona (Wien), dem Hauptpunkt des großen Kurses. In späteren

*) Wir folgen in diesem Kapitel zum Teil Storchs Angaben in seinem „das Postwesen" betitelten (Wien 1866, Selbstverlag) Werke, welchem wir auch andere, darunter statistische Angaben, danken.

Zeiten muß Wien bei dem Steigen seiner Wichtigkeit in Staats- und Handelsangelegenheiten Briefbeförderungs-Einrichtungen benutzt haben, die bereits zu Albrechts Zeiten und als in Wien das Hoflager verblieb, zu Fuß, zu Pferde und zu Wagen bedeutend und geordnet gewesen sein müssen.

Die Stadtbücher Wiens erwähnen schon in den Jahren 1461—1509 „laufende“ und „reitende Boten“ der Stadtgemeinde, welche Briefe nach Brünn, Olmütz, Prag, Graz und nach anderen Orten brachten.

So weit das österreichische Postwesen mit der Entstehung der thurn- und taxis'schen Post zusammenfällt, haben wir dasselbe bereits in unserer Abteilung III erwähnt.

Zu Ferdinand I. Zeiten (1556—1564) gingen Boten und eigene Landposten von Wien und Prag nach Stuttgart und ganz Schwaben.

Kaiser Rudolph II. schloß im Jahre 1595 einen Vertrag mit Philipp II. von Spanien ab, um dessen burgundisch-spanische Posten in Deutschland aufzuheben und solche auch als deutsche oder Reichsposten anzuerkennen.

Im Jahre 1596 war in Wien bereits eine kaiserliche Postanstalt — Oberst-Hof-Postamt — vorhanden, als dessen Reichs-Hofpostmeister Georg Püchl von Pichelsberg fungierte. Diesem folgten im Amte Hans von Wolzogen. Mathias von Taxis und diesem Lamoral von Taxis. Letzterer übernahm die Stelle als General-Obrist-Postmeister im Reich und in den Niederlanden nach seinem verstorbenen Vater. Er unterfertigte jedoch am 20. Juli 1615 einen Revers, in welchem er auf die kaiserliche Obrist-Postmeisterstelle in Wien und den Besitz der sämtlichen österreichischen Posten verzichtete. An seine Stelle trat der bisherige Niederösterreichische Landpostmeister Corolo Magni, der im Jahre 1612 zum Obrist-Hofpostmeister ernannt und bestätigt wurde. Seit jener Zeit blieben die österreichischen Posten auf immer von den reichs- oder taxis'schen Posten getrennt.

Ihm folgte sein Sohn Hans Jakob von Magni. Dieser verkaufte im Jahre 1623 sein kaiserliches Hofpostmeister-Amt für

15,000 Gulden und 6 Kutschpferde an Hans Christoph von Paar zu Hardberg und Krottenstein, kaiserl. Rat, Kämmerer und Obrist- und Erbland-Postmeister in Steiermark. Kaiser Ferdinand II. erhob letzteren in den Grafenstand und belehnte ihn durch den Lehnbrief vom 4. September 1627 mit der Obrist-Hof- und Land-Postmeisterwürde im ganzen Erzherzogtum Österreich und in den Erbkönigreichen Böhmen und Ungarn.

Das Haus Paar hatte jedoch mit Taxis schwere Kämpfe zu bestehen. Auf dem Reichstag zu Regensburg war im Jahre 1636 auch der Hofpostmeister von Paar eingetroffen, um die Einsammlung und Beförderung der dem kaiserl. Hof- und Staatsministerium und Gefolge, sowie der den anderen Gesandten gehörigen Briefe gegen die entsprechenden Gebühren zu übernehmen. Darüber führte Taxis beim Reichs-Hofrat Klage, auf welche am 6. Oktober 1636 ein kaiserl. Dekret folgte, in welchem der Kaiser erklärte, „daß die Fertigung der Korrespondenz und Austeilung der Briefe, auch Einziehung der Emolumente für diejenigen Briefe, so zu dem kaiserl. Hofstaat anlangen, wie auch an die Personen, so dem kaiserlichen Hof nachfolgen, dem alten Herkommen nach, wie auch des General-Reichspostmeisters eigenem desfalls gegebenen Revers gemäß, dem kaiserlichen Hof-Postamte zustehen und verbleiben, und die Gräfin von Taxis oder derselben anhier angesetzten Postmeister sich hinfüro mit Annahme und Austeilung derselben Briefe weiters, als was hiesige Bürger und Kaufleute betrifft, nicht anmaßen, auch bei jedesmal ankommenden Staffetten und Posten, die Felleisen und Pakete, wie es sich gebühret zur kaiserlichen Reichskanzlei versperret — damit sie daselbst eröffnet werden, samt den gebräuchlichen Korrespondenzen überliefern soll.“ Auf die taxis'scherseits gemachten Einwendungen, erfolgte am 14. Oktober 1636 der Bescheid: „Daß es bei diesem Dekrete verbleibe.“

Im Jahre 1640 wiederholte sich in Regensburg derselbe Streit, und es erfolgte derselbe Bescheid. Unterm 4. August erließ der Kaiser jedoch ein Erläuterungs-Dekret, in welchem es heißt, „daß das Hof-Postamt auch die an die Kurfürsten

und Stände des Reichs und deren abgeordneten Räte, Botschafter und Gesandte oder an fremde Handelsleute ankommende Briefe und Pakete, welche dem kaiserlichen Hofstaate nicht unmittelbar zugethan, an sich ziehen solle, der Hof-Postmeister also alle Briefsammlung und Austeilung der Briefe, welche dem Hofstaat und die dazu unmittelbar gehörigen Personen nicht betreffen, verboten sein soll, in dem selbige, sowie die Fertigung der Korrespondenzen und Stundenzettel dem kaiserlichen General-Postamte zustehe."

Nunmehr wurde von taxis'scher Seite eine ordentliche Klage beim kaiserl. Reichs-Hofrate eingereicht und der Antrag gestellt, dem von Paar unter Strafe alle Briefsammlung und Austeilung im ganzen Reiche ohne Unterschied zu untersagen. Dem von Taxis aufgestellten Grundsatze, daß dem Erbland-Postmeister außerhalb der k. k. Erblande keine postalischen Verrichtungen zuständen, stimmten billigerweise die Kurfürsten völlig bei. Wie nun der Reichs-Postmeister dem Hof-Postmeister in den kaiserlichen Erbreichen keinen Eintrag thun wolle, so dürfe auch der kaiserliche Hof-Postmeister dem kaiserlichen Reichs-Postamte — wenn nämlich der kaiserliche Hof sich im Reiche befinde — keinen Eintrag thun.

Im Reichsabschiede wurde die Bitte wiederholt und darauf verfügt: „daß jetzt erwähntes Postregale in seinem esse erhalten und zu dessen Schmälerung nichts vorgenommen, noch in einige Wege verwilliget, nachgesehen oder erstattet werden soll." Aber trotz dieser Verfügung währten die Streitigkeiten bis zum Erlöschen des Paarschen Hof-Postamtes.

Die Grafen, späteren Fürsten von Paar genossen den Gewinn von allen erbländischen Posten bis auf die Zeit Kaiser Karl's VI., der im Jahre 1722 das Postregal als ein ausschließliches Reservatrecht an sich zog und den zeitlichen Oberst-Hof-Postmeister aus der Familie Paar mit einem jährlichen Äquivalent von 66,000 Gulden entschädigte.

Wenngleich die Paar'sche Familie durch diesen Rezeß (vom 1. Juli 1722) auf die Pachteinkünfte verzichtete und da-

durch, sowie durch den späteren kaiserlichen Ratifikations- und Konfirmationsbrief vom 12. Dezember 1743 unter Beibehaltung des gedachten Äquivalents hin und wieder beschränkt wurde, so ist dieselbe doch fortan, und zwar bis zum Jahre 1783, in der Leitung der Postanstalt verblieben, und erst durch Rezeß vom 17. September 1813 hat sich die fürstlich Paar'sche Familie — mit Beibehaltung des Titels eines kaiserlich österreichischen Oberst-Hof- und General-Länder-Postmeisters, — ihrer Rechte und Begünstigungen seitens der Verwaltungen gänzlich begeben.

Die Idee lag nahe, das Post-Institut gleich anfangs vor fremder Konkurrenz zu schützen und daher demselben das ausschließliche Recht zur Briefbeförderung und bald auch zum Transport der Reisenden nach Art der Posten auf Poststraßen vorzubehalten.

Anfangs beschränkte sich die Bestimmung der Postanstalt lediglich auf den Transport der Briefe und kleineren Sendungen mittelst Wechsels der Pferde auf gewisse Entfernungen. — So wenig von dem ursprünglichen Verfahren bei der Errichtung der Briefpostanstalt mit Bestimmtheit zu ermitteln ist, so ist doch so viel bekannt, daß die von dem General-Erbland-Postmeister zur Beförderung der Briefpost gedungenen Pferdeinhaber sich nach und nach selbst als Postmeister gerierten und hierdurch die Stationen gegen Bezug eines verhältnismäßigen Anteils von dem Briefporto hin und wieder erblich an ihre Familie brachten. — Die erblichen Postmeister übernahmen im Laufe der Zeit die Verpflichtung, die Beförderung der Briefposten, die sogenannten Erblichkeitsritte, unentgeltlich zu leisten, dafür wurde ihnen aber, als Mittel zum Zwecke, das ausschließliche Recht des beschleunigten Personentransportes mittels gewechselter Pferde auf der Poststraße für ihre eigene Rechnung eingeräumt. Das Vorrecht der ausschließlichen Führung des von der Post so benannten Posthornes galt als ein notwendiges Attribut der Post zu ihrer äußeren Auszeichnung und leichteren Unterscheidung von Privattransport-Gelegenheiten.

Nebst der Ordinari-Post war auch der Estaffettendienst eingerichtet. Trotz der Strenge der Postgesetze waren Briefschwärzungen im Schwunge, wogegen mehrfach Gesetze erlassen wurden. Das älteste bekannte Postgesetz ist das Postgenerale Kaiser Ferdinand's II. vom 13. September 1621. Dasselbe wurde 1624 und 1625 erneuert. —

Ueber das Postwesen in Krain im Jahre 1689 liefert P. v. Radics in der „Oesterreich-Ungarischen Post" folgenden interessanten Bericht:

„Der Verkehr in dem Gebiete zwischen der Save und Adria, der seit den frühesten Zeiten ein äußerst reger gewesen, führte hier auch frühzeitig zur Einrichtung einer geregelten Postverbindung. Hieführ waren zunächst die Kriegsereignisse im sechzehnten Jahrhundert maßgebend, die fortwährenden Türkeneinfälle und die durch dieselben nötige Abwehr. Die immer strammer werdende Grenzverteidigung, die vom Zentrum der innerösterreichischen Regierung in Graz geleitet wurde, machte in dieser Zeit die Errichtung einer Feldpost zur Überbringung der Befehle an die Grenztruppen in Croatien und die Kundschaften aus den Grenzfestungen nach der landesfürstlichen Residenz Erzherzog Carls II. in Graz notwendig. Diese Feldpost ging über Laibach, da die krainische Landschaft als nächste Anrainerin und vorzüglich Beteiligte an der „Unterhaltung" des Grenzheeres sowohl von den Befehlen als den Kundschaften und „neuen Zeitungen" nach und von der Grenze unbedingt Einsicht nehmen mußten.

Diese Feldpost, welche aus Unterkrain her nach der Steiermark über Laibach verkehrte, bildete aber die Grundlage zu einer gegen Ende des sechzehnten Jahrhunderts allgemein benützbaren Postverbindung zwischen der Hauptstadt von Krain und jener der schönen, grünen Steiermark.

Das Protokoll der krainischen Landschaft zum Jahre 1573 im Laibacher neuen Museum „Rudolfinum" giebt uns die Nachricht, daß im genannten Jahre (17. März) von Graz ein erzherzoglicher Befehl an die Stände in Krain erging, dahin lautend, in Beratschlagung zu ziehen, wie es einzurichten wäre,

daß alle vier Tage von Laibach nach Graz ein laufender (Fuß-) Bote ginge, der alle Briefe von der Landschaft und von Privatpersonen gegen einen, von der Landschaft und vom Erzherzog gemeinschaftlich zu bestreitenden Betrag, sowie gegen Vergütung von Seite der Privaten für jeden Brief zur Beförderung übernehmen würde. Die Stände erklärten sich noch 1573 bereit zu einer Beisteuer von 200 fl. zur „Aufrichtung einer solchen fußlaufenden Post". Die Feldpost bestand aus einem reitenden Boten, und wir haben auch Kunde davon, daß wiederholt der Regent von Inner-österreich, Erzherzog Carl II, als er zu den Landestags-Verhandlungen in Grenzangelegenheiten nach Laibach kam, zwischen hier und Graz „per Post" geritten kam. Er benützte die im Feldpost-Dienste bewährten Pferde zu diesen seinen dringenden und eiligen Reisen.

Und so reisten auch die Grenzbefehlshaber, die Generäle, die ständischen Viertelhauptleute, die Kavaliere, die rasch von der Stelle kommen wollten, ja, die „fußlaufende Post" verwandelte sich 1588 in eine reitende Post, wie uns dies denn die schönen Bilder in Valvators ein Jahrhundert später erschienenen „Ehre des Herzogthums Crain" weisen, auf denen der Chronist die vorzüglichsten Posthäuser in Krain abconterfeit hat, wo wir im Detail den Postabgang, das Hinausreiten des die Poststücke bei sich führenden Boten und hinterdrein eines Passagiers aus den Thoren des betreffenden Posthauses beschauen können.

Das Datum des 15. April (1889), an welchem Tage vor 200 Jahren Freiherr v. Valvator seine Biographie und Geschichte Krains in die Welt sandte, legt es uns nahe, aus den von demselben zerstreut gegebenen Daten über das Postwesen seiner Tage ein zusammenfassendes Bild dieses Kulturmomentes zu bieten. Über die Bedeutung des Postwesens ergeht sich unser Gewährsmann in der so charakteristischen Sprechweise seinerzeit also; er schreibt: „Unter den Gelegenheiten, durch welche ein Land civilisirt werden, auch gute Erfahrung und Nachricht fremder Sachen erlangen kann, hat man nicht allein die Besuchung fremder Länder, sondern auch das Postwesen zu zälen,

wodurch nicht allein junger Leute Peregrination (Reisen) und anderer eilfertiger (Eile habender) Personen Reise merklich befördert, sondern auch mit ausländischen Personen gute Kundschaft, Handlung und Korrespondenz gepflogen und überdas von allen Merkwürdigkeiten, so anderer Orten vorfallen, gar geschwinde Nachricht erhalten wird. Mit solcher löb- und nützlichen Anstalt" — fügt er bei — „ist auch das Herzogthum Crain bestens versehen, also, daß ein Jedweder (Jeder) nicht allein durch die Feder sich mit seinem Correspondenten bey (an) ordentlichen gewissen Tagen von weitem besprechen, sondern auch im Fall er selbst zu reisen bemüssigt wird, ums Geld die Pferde dazu haben kann."

In Oberkrain, und zwar in der Hauptstadt Laibach, bestand schon lange vor 1689 eine Hauptpost, und war Laibach (1652) der Sitz eines Postamtsverwalters, Namens Johann Thomas Kunst, der in dem letztgenannten Jahre für seine Verdienste von Kaiser Ferdinand III. in den Adelstand erhoben wurde.

Alle Donnerstage langte 1689 in Laibach die Wiener „ordinari Post" an, die aber noch am selben Tage weiter nach Görz und Venedig ging; bis Oberlaibach wurde meistens das Schiff benützt, und wurden also die Reisenden samt der „Post" auf dem Laibachflusse befördert, doch nach Wunsch ersterer diese auch auf dem Landwege. Von Oberlaibach an wurde aber durchwegs bis Görz wieder der Landweg, und zwar durch den Birnbaumerwald verfolgt; hier gab es ganz in der Einsamkeit, und daher häufigen Räuberanfällen ausgesetzt, ein festgemauertes eigenes Postaus mit gutem Gasthaus, wie ein zweites Posthaus samt trefflichem Traktament mit Fleisch- und Fastenspeisen „je nach Wunsch und Bedarf" in Podpetsch (der zweiten Post von Laibach gegen Graz) bestand, wo die alle Dienstag von Venedig nach Wien verkehrende „ordinari Post" Halt machte, zu nicht geringem Ergötzen der Mitreisenden.

Eine hochwichtige, unter Umständen noch die wichtigste Postroute war ferner zu Valvator's Zeit die Route von Laibach über Unterkrain nach Croatien, bezw. in die

bedeutende Grenzveste Carlstadt. Diese Unterkrainer Post ging über Weixelburg, Treffen, Rudolfswerth, Möttling, Carlstadt, und zwar von Laibach ab jeden Freitag und retournierte jeden Dienstag.

Zur Hauptpost in Laibach trugen die kroinischen Stände jährlich 200 fl. bei (so viel wie schon 1573), die Posten in Weixelburg, Treffen, Rudolfswerth, Möttling unterhielten sie aber ganz, während die Posten in Podpetsch, in Oberlaibach und im Birnbaumerwald das Aerar, die „Hofkammer“, bestritt.

Von Klagenfurt, „St. Veit am Pflaumb“ (Fiume) und andern Orten mehr, „liefen in Laibach nur ordinari Boten ein.“

Die Postbeamten in Graz und Laibach hatten aber außer ihren Besoldungen noch den Nebenverdienst, daß sie der krainischen Landschaft die sogenannten „neuen Zeitungen“ — geschriebene politische Nachrichten dann auch ab und zu in Druck erschienene — vermittelten. So finden wir z. B. im Landtags-Sitzungsprotokoll vom Jahre 1686 unterm 5. Februar die Aufschreibung: „Die gräzerischen Postbeamten pro einen Auswurff wegen herin remitierten guten Zeitungen. Schluß (Beschluß:) denn Supplicanten sein 100 fl. ausgeworfen,“ und an anderer Stelle lesen wir (1693, 2. Mai:) „N. und N. beede Laibacherische Postamtsschreiber pro ein recompens wegen überbrachter Zeitung der vor einem Jahr (!) eroberten Vestung Großwardein. bescheidt: die löbliche Stell will hoffen, daß dieses Jahr noch bessere Zeitungen einlauffen werden, und wenn die Supplicanten solche der löblichen Stell zeitlich hinterbringen, so wird man ihnen unter ehisten mit einem Auswurff (einer Gratification) eingedenk sein.“

Wie teuer für einen Reisenden ein Postritt von Laibach nach Cilli zu stehen kam, ersehen wir aus der nachstehenden Rechnung des Laibacher Posthalters Carl Aufwartter vom 7. März 1670; sie lauten: „Daß mir Endtsunterschriebenen von dem fürstlichen Auersperg'schen Secretario Hrn. Claudio de Hazardt wegen gethanen Postritts Ihrer Excellenz des Hrn. Landeshauptmanns Wolf Engelbert Grafen Auersperg bis über

Zila gutgemacht und bezahlt worden 11 fl. 30 kr. bezeugtt meine Handschrift und Fertigung" u. s. w. das Ritt- und Fertiggeld einer Staffette bis Wien kostete von Laibach aus aber nur 18 fl. 45 kr. Teutscher Währung, wie eine diesbezügliche Quittung bezeugt, die unterschrieben ist: „Postambt Laybach m. p."

Wenn die Parteien Sendungen an Briefen zur Post abgaben, so konnten sie schon 1689 auf einem Bogen, auf dem die einzelnen abzugebenden Stücke verzeichnet waren, sich die richtige Uebernahme seitens des Postbediensteten bestätigen lassen.

So begegnen wir u. A. einem solchen Vermerk vom Jahre 1659, also lautend: „R. V. geliebter Herr Semanitsch (Name des Postbediensteten) hiebei 1 Paquet an fürstliche Gnaden v. Auersperg in Wien, 1 Kislin Gräfin, 1 Kazianer, 1 Winkelmaier, sämtlich in Graz, alle in Correspondenz zu nemben. Sellenitsch (Secretär des Grafen Auersperg) Laybach, letzten December 1659;" darunter steht: „Gn. Hrn. Sellenitsch hab diese Schreiben empfangen, servus Semanitsch." Ein anderer ähnlicher Schein empfiehlt ein Schreiben in Correspondenz zu nehmen, „darin ein Einschluß von etlichen Golddukaten," also eine Expedition . . . nach Angabe." — — —

Die Benutzung der Postwagen zur Versendung von Frachten, war Privatleuten untersagt, und mußten letztere Privatgelegenheiten in Anspruch nehmen. Der ausschließende Vorbehalt des Transportes von Frachtstücken zu Gunsten der Postanstalt stammt aus einer weit späteren Zeit, nämlich seit Einführung der wöchentlich abgehenden und ankommenden Postwagen.

Durch das Botenpatent vom 14. Dezember 1748 wurde in Wien eine eigene Postwagen-Anstalt errichtet. In diesem Patent wurde den ausländischen Boten untersagt, mit kleinen Schachteln, Truhen und Paketen unter 8 Pfund die Landesgrenzen an jenen Orten zu betreten, wo Postwagen aufgestellt waren. Hauptsächlich war dieses Patent mit gegen die Briefschwärzung gerichtet, weil mit den Paketen meist auch Briefe massenweise eingeschmuggelt wurden.

Die Postwagen-Anstalt begann ihre Thätigkeit mit

einer wöchentlich einmaligen Fahrt von Wien bis Regensburg. Im Jahre 1750 kursierten bereits Diligencen zwischen Wien und Linz, Passau, Triest, Prag, Troppau und Breslau, bis 1783 erst wöchentlich 6 von Wien aus, 1791: 16, 1820 im Ganzen 41 wöchentliche und 7 vierzehntägige Postwagen.

Die damalige k. k. Zentral-Direktion hatte für diese Anstalt eine eigene Direktion unter dem Namen k. k. Haupt-Postwagen-Direktion errichtet und sie im Jahre 1755 der damals unter dem Vorsitze des Fürsten von Paar entstandenen Hof-Kommission untergeordnet. Seit der unter Kaiser Joseph II. im Jahre 1783 erfolgten Auflösung der Hof-Post-Kommission ist zwar der fürstlich Paar'schen Familie- als Oberst-Reichs-Hof- und General-Erblanden-Postmeister, das Jus Praesent. et Domin. (Vorschlagsrecht) des Personals der beiden Postanstalten eigen geblieben, die oberste Leitung des Ganzen blieb jedoch ein Gegenstand der höchsten Finanzstelle.

Zur besseren Einrichtung des Postwesens wurde am 14. Januar 1750 für die gesamten Erbländer ein General-Postdirektorium errichtet, an dessen Spitze der oberste Kanzler Graf Haugwitz trat.

Die Briefpost war getrennt von der Fahrpost bis zum 27. April 1829 die Vereinigung der für die Briefpost-Verwaltung bestandenen obersten Hofpostamts-Verwaltung mit der Direktion der fahrenden Posten (Haupt-Postwagen-Direktion) in Wien, dann der Oberst-Postverwaltungen mit den Postwagen-Expeditionen in den Provinzen zu Stande kam, und die vereinigte Zentral-Postbehörde den Titel „Oberste Hof-Postverwaltung“, die Provinzial-Postbehörden jenen der „Ober-Postverwaltungen“ erhielten. Nach Auflösung dieser Behörden wurden Postdirektionen eingeführt und dem Handelsministerium, dann nach Auflösung derselben dem Finanzministerium und später wieder dem Handelsministerium untergeordnet. —

Über die älteste Brieftaxe fehlt es an verläßlichen Daten; es scheint in dieser Beziehung aber der Willkür der Postbeförderer ein weiter Spielraum gelassen gewesen zu sein, wie die

folgende Stelle aus der Post-Ordnung vom 16. August 1695 beweist, worin den Postbeförderern anbefohlen wird,

„wegen des Brieffs-Porto niemanden über die von Alters gewesene, und bei den Obrist-Hoff-Post-Ambt gebräuchige Taxa zu beschweren, mit den Herrschaften, Klöstern und deren Beambten, oder sonst andere, so ihre Brieff, nicht Stuck- sondern bestand Weiß, oder unterm Vorwand einiger Freiheit gegen Jährlicher Diskretion bezahlen, nach Proportion der Vielheit, ihrer auffgebend: und abnehmenden Briff leydentlich, jedoch ihnen selbst unschädlich, tractiren, und accordiren, damit dem Postwesen, und sonderlich ihren Successorn dißfals kein Präjudic zugezogen werden möge.“

Damals gehörten die Posteinkünfte nicht dem Staate.

Seit Ende des siebzehnten Jahrhunderts bis jetzt sind in Österreich etwa 20 verschiedene Brieftaxordnungen in Kraft gewesen. Aufgemuntert durch die englische Tarifreform wurde vom 1. Januar 1866 an, die Taxe für den einfachen Brief auf 5 Kr. österr. Währung herabgesetzt auf Betreiben des damaligen Handelsministers Bernhand Freiherr von Wullersdorf. —

Im Jahre 1845 bestand die Galla-Montur der k. k. österr. Postillons aus folgenden Stücken: 1. Einem kurzem Rocke von scharlachrotem Tuche mit Kragen, Aufschlägen und Armbande von schwarzem Tuche, diese mit silbernen Borden von der Breite eines halben wiener Zolles eingefaßt. Weiße Knöpfe mit den k. k. Adler und einem Posthorn unter diesem. 2. Anliegenden gelbledernen Beinkleidern. 3. Einer schwarzen Halsbinde. 4. Einem niedrigen dreieckigen Hute mit einer kleinen silbernen Rose unter einer gleichen schmalen Spange, dann mit silbernen Borden von der Breite eines wiener Zolles eingefaßt und mit einem gelb und schwarzen Federbusche von 8 wiener Zoll Höhe geziert. 5. Hohe Stiefeln mit Sporen. 6. Einem versilberten Schilde mit den k. k. Adler am Armbande, welches am linken Arm zu tragen war. 7. Einem Posthorn mit Mundstück von gelbem Metall, welches an einer gelb- und schwarzen Wollschnur die mit Quasten versehen, über die Schulter gehängt wurde. Die Dienstmontur dagegen bestand: 1. Aus einem kurzen Rocke

von eisengrauem dunkelm Tuch mit Kragen, Aufschlägen und Armband von rotem Tuch, dann weißen Knöpfen mit dem k. k. Adler und einem Posthorn unter diesem; 2 Beinkleidern von gleichfarbigem Tuche, zwischen den Schenkeln hinab mit schwarzem Leder besetzt, oder gelbledernen Beinkleidern, oder auch in Sommer-Pantalons aus grauem leichten Zeuge. 3. Einer schwarzen Halsbinde. 4. Einem schwarzlackierten runden Hute mit einer 3 wiener Zoll breiten silbernen Borde umgeben, die Rose und Spange von gleichem Stoff, der Federbusch gelb und schwarz von 8 wiener Zoll Höhe. 5. Stiefeln mit Sporen. 6. und 7. Schild und Posthorn wie bei der Galla-Montur.

Österreich-Ungarn hatte im J. 1865 auf 11,253 Quadratmeilen eine Bevölkerung von etwa 36,000,000 Seelen. Im Jahre 1873 betrug die Gesamtzahl der Postanstalten 6097. Befördert wurden 272,479,363 Briefe, 27,990,600 Korrespondenzkarten, 31,623,343 Warenproben und Drucksachen, 83,872,026 Zeitungsnummern. Die Betriebseinnahmen betrugen a. der österreichischen Post: 14,009,660, b. der ungarischen Post: 4,999,925 fl., die Ausgaben der österreichischen Post 12,465,120 und der ungarischen Post 4,816,054 fl. Der Briefpost-Verkehr im Inlande des reichsrätlichen Teiles 190,192,608, aus Deutschland 39,129,552, aus dem sonstigen Ausland 6,749,640, nach dem Auslande ohne Deutschland 7,663,194 vom Auslande nach dem Auslande 1,613,106, zusammen 245,348,100 Briefe, dann 21,350,424 Postkarten und 60,321,540 Zeitungen, 5,450,795 Pakete, 21,125,987 Wertsendungen v. 4,270,632,849 fl. österr. Währung.

Im Jahre 1865 verfügte Österreichs-Postverwaltung über 1448 wirkliche Staats-Postbeamte und 1981 Diener, sodann über 3618 Privat-Postbeamte und zwar über 1230 Postmeister (erbliche oder mittels Vertrags angestellte) 1511 Post-Expedienten (mittels Vertrages), 128 Post-Administratoren und 749 Post-Expeditoren.

Die Einnahme betrug in demselben Jahre 14,436,495 fl.

Ausgabe . . . . 9,992,460 fl.

Überschuß . . . 4,444,035 „

Kopfanteil von der Rein-Einnahme $0._{13}$ fl.

Briefmarken. In Österreich wurden 1850 die ersten Briefmarken ausgegeben. Dieselben waren geschmückt mit dem österreichischen Wappen. Zu beiden Seiten der Krone las man die Worte: k. k. Poststempel und an der untern Querseite der Marke die Angabe des Wertes nach Kreuzern. Die Marken waren: 1 Kr. gelb, 2 Kr. schwarz, 3 Kr. rot, 6 Kr. braun, 9 Kr. blau.

Außer dieser Briefmarke erschien eine Zeitungsmarke, geschmückt mit einem Merkurkopf, nebst Umschrift: k. k. Zeitungs-Post-Stempel. Dieselbe war blau, gelb und rosa auf weißem Papier gedruckt.

Im Jahre 1858 wurden die zuerst in Umlauf gesetzten Marken abgeschafft. An ihre Stelle traten andere, welche zwar sämtlich darin übereinstimmten, daß von ihnen das Bildnis des Kaisers Franz Joseph herniederblickte, welche aber nicht nur durch die Farbe, sondern auch durch die sonstige Ausschmückung je nach ihrem Werte verschieden waren. Die 2 Kr. Marke war weiß auf gelb, die 3 Kr. Marke weiß auf schwarz, später auf grün, die 5 Kr. Marke weiß auf chamois, die 10 Kr. Marke weiß auf braun, die 15 Kr. Marke weiß auf blau gedruckt. Ebenfalls weiß auf blau war die Zeitungsstempel-Marke, welche Farbe aber später in lila umgeändert wurde.

Die im Jahre 1861 erschienenen Briefmarken sind sämtlich rund, geschmückt mit dem Bildnis des Kaisers, tragen alle die Umschrift „Kreuzer“ und unterscheiden sich nur durch ihre Farbe und die den Wert bezeichnende Zahl. Die Farben sind sämtlich so, wie die der vorhergehenden.

Mit dieser Emission von Briefmarken erschien zu gleicher Zeit eine neue und ebenfalls das Bildnis des Kaisers tragende Zeitungsmarke; neben derselben existiert eine andere Zeitungsmarke mit dem österreichischen Doppeladler, der Inschrift: „Kaiserl. Königl. Zeitungsstempel“ und der Angabe des Wertes nach Kreuzern. Auch diese Marken mußten 1862 anderen Platz machen, welche in der Mitte den österreichischen Doppeladler und in der Umschrift das Wort Kreuzer nebst der den Wert

bezeichnenden Zahl tragen. Die Zeichnung sämtlicher Marken hebt sich weiß von farbigem Grunde ab und zwar ist die 2 Kr. Marke gelb, die 3 Kr. Marke grün, die 5 Kr. Marke rosa, die 10 Kr. Marke blau und die 15 Kr. Marke chamois.

Die Zeitungsstempelmarke war ebenfalls mit einem Doppeladler geschmückt und enthielt die Worte: „Kaiserl. Königl. Zeitungs-Post-Stempel," war achteckig und weiß auf lila ausgeführt.

Ganz gleich den Briefmarken waren die Freikouverts. Während indes Briefmarken nur bis fünfzehn Kreuzer koursieren, gab es Kouverts auch im Werte von 20, 25, 30 und 35 Kreuzer und zwar orange, dunkelbraun, violett und hellbraun. Mit der Einführung der neusten Marken wurden aber die höheren Beträge der Kouverts ganz aufgelassen. — Die im österreichischen Italien, dann bei österreichischen Postämtern in den Donaufürstentümern und in der Türkei gebräuchlichen Briefmarken waren in Zeichnung und Farbe ganz übereinstimmend mit den in den österreichischen Ländern kursierenden; nur war ihr Wert nicht nach Kreuzern, sondern nach Centesimi und Soldi berechnet.

V. Abteilung.

Der deutsch-österreichische Postverein.

Wir haben gesehen, welche Verkehrshemmnisse die Zersplitterung des Postwesens in zahlreiche Einzelverwaltungen in unserem deutschen Vaterlande herbeigeführt hatten.

Die deutsche Bundesakte hatte nichts für Herstellung einer Einheit im Verkehr, im Handel- und Zollwesen und speziell im Postwesen vorgesehen.

Eine Einigung nach dieser Richtung hin ist vielmehr aus dem dringenden Bedürfnis hervorgegangen. Schon im Jahre 1819 wandten sich die Hansastädte an den damaligen deutschen Bundestag mit dem Gesuche, den Beschwerden über das vielfach zersplitterte deutsche Postwesen Abhilfe zu schaffen. Von Seiten des Bundestages ist jedoch kein Schritt zur Herstellung größerer Einheit gethan.

Preußen war es vielmehr, das durch Bildung des **Zollvereins** die Idee der Verkehrsgemeinschaft der deutschen Staaten ins Leben rief. Dieselben Idee lag auch dem nach und nach ins Leben getretenen deutsch-österreichischen Postverein zu Grunde.

Der erste Schritt hierzu war in den Jahren 1842–44 von Österreich ausgegangen, welches mit den badischen, bayerischen, preußischen, sächsischen und thurn- und taxis'schen Postverwaltungen „Postverträge" abschloß, um die Gemeinschaftlichkeit des Portobezuges zu ordnen und ein billigeres Porto festzusetzen.

Allmählich, allerdings unter Bekämpfung großer Hindernisse, brach sich die Überzeugung, daß die Post nicht länger eine

Finanzmaschine sein dürfe, immer mehr Bahn und man begann sich der volkswirtschaftlichen Auffassung bei Verwaltung des Postwesens zuzuneigen.

Dem k. k. österreichischen Hofkammer-Präsidenten Freiherrn von Kübeck und dem kgl. preußischen General-Postmeister von Schaper gebührt das Verdienst, in einer Denkschrift den deutschen Regierungen die Grundzüge eines deutschen Postvereins unterbreitet und die Grundlagen aufgestellt zu haben, nach welchen fortan der Postverkehr in Deutschland übereinstimmend zu regeln wäre.

Die Grundzüge waren neben Aufhebung des Frankierungszwanges, die Vereinfachung des Briefportotarifes, die Aufhebung des Transitportos gegen Entschädigung der Interessenten durch Pauschalbeträge, Aufnahme der Postentfernungen in gerader Linie, gleiches Gewicht, übereinstimmende Formulare, gleiche Manipulations-Vorschriften u. a. m.

Am 18. Oktober 1847 trat denn auch die angestrebte Post-Konferenz in Dresden zusammen, auf welcher sämtliche deutsche Regierungen durch Bevollmächtigte vertreten waren.

Wenn jene Verhandlungen auch keine greifbaren Ergebnisse lieferten, so bildeten sie doch die Basis, auf welcher der deutsch-österreichische Postverein später errichtet wurde.

Auch die deutsche National-Versammlung in der Paulskirche zu Frankfurt a. M. im Jahre 1848 suchte sich des deutschen Postwesens lebhaft anzunehmen. Art. VIII der von ihr entworfenen, aber nicht zur Ausführung gekommenen Verfassung handelt vom „deutschen Reichspostwesen.“ Glücklicherweise ging mit jener Verfassung das Bestreben zur Fortbildung des Postwesens nicht mit schlafen. Man nahm vielmehr seitens der einzelnen Regierungen die Sache wieder auf und schon am 6. April 1850 unterzeichneten Preußen und Österreich einen Vertrag, welcher 69 Artikel umfaßte, der auf Gründung eines deutsch-österreichischen Postvereins hinauslief und dem sämtliche deutsche Staaten beitreten sollten. Seitens der bayerischen Postverwaltung geschah der Beitritt noch an demselben Tage. Trotz mannigfacher partikularistischer Bestrebungen einzelner Regierungen

brachte es die erste deutsche Post-Konferenz, welche im Jahre 1851 in Berlin zusammentrat, doch endlich so weit, daß der am 6. April 1850 zwischen Preußen und Österreich abgeschlossene Vertrag unter der Bezeichnung „revidierter deutsch-österreichischer Postvertrag" vom 5. Dezember 1851 zur Ausführung kam und mit dem 1. Juli 1852 ins Leben trat. —

Der riesenhafte Aufschwung des Korrespondenz-Verkehrs der letzten Jahrzehnte hatte diese Einigung, einen wichtigen Markstein in der Entwickelung des deutschen Postwesens, errungen.

Die Bevölkerung des Zollvereins belief sich zu Anfang 1853 auf	32559055	Seelen.
Denselben traten hinzu die vom Zollverein ausgeschlossenen Gebietsteile und Angehörigen Preußens mit	6897	„
Von Hannover	8547	„
Von Baden (Paradies, Reichenau, Büsingen 2c.)	6781	„
Von Oldenburg (Brake)	1863	„
Total	32583143	Seelen.
Dagegen ging ab Rossow, Netzeband .	889	„
blieb für die Zollvereinsstaaten	32582254	Seelen

wie nachstehende Tabelle nachweist.

Mit Hinzurechnung der österreichischen und der norddeutschen Postgebiete stellte sich aber für die deutschen Staaten und Österreich eine Gesamtgröße von 21,697,86 Quadratmeilen und 72,431,065 Einwohner heraus.

Übersicht des deutsch-österreichischen Postvereins.

Namen der Länder.	Geograph. Quadrat-Meilen	Gesamtzahl der Einwohner 1852.	Ungefähre Zahl der Postanstalten	Ungefähre Reineinnahme in Thlr. Cour.	Ungefähr auf den Kopf Sgr.
1. Preußisches Postgebiet.					
Preußen ohne Hohenzollern . .	5082,87	16869786	1757	zusammen	
Anhaltinische Herzogtümer . .	43,31	164417			
Schwarzburgische Unterherrschaft .	14,43	49272			1,80
Allstedt und Oldisleben . . .	2,60	8634			
Waldeck und Pyrmont . . .	20,98	59697			
Birkenfeld Fürstentum . . .	9,11	32034			
Zusammen	5173,30	17183840		1,000,000	
2. Fürstlich Thurn- u. Taxis'sches Postgebiet.					
a) Rheinischer Distrikt.					
Frankfurt	1,83	74867	1		
Nassau	85,50	429060	44		
Hessen-Darmstadt	152,70	854314	72		
Hohenzollern	20,85	65684	7		
Hessen-Homburg	4,37	24921	2		
b) Thüringischer Distrikt.					
Sachsen-Weimar ohne Allstedt und Oldisleben	63,36	253890	29	286,000	2,70
Sachsen-Meiningen . . .	43,00	166129	19		
Sachsen-Koburg-Gotha . . .	36,49	140412	9		
Schwarzburg, Sondershausen und Rudolstadt Oberherrschaften .	20,53	80613	10		
Reuß, ältere und jüngere Linie .	21,43	117720	11		
c) Niederhessisch-westphäl. Distrikt.					
Kurhessen	166,24	755228	91		
Lippe-Detmold	22,17	106615	17		
Schaumburg-Lippe . . .	6,40	30226	2		
Zusammen	644,87	3109629	314		
3. Süddeutsche Postgebiete.					
Baiern	1387,50	4559452	514	268,000	1,78
Würtemberg	354,47	1733263	126	40,000	0,69
Baden	278,41	1361553		161,714	3,55
Zusammen	2020,38	7654268			

Gebietes zu Anfang des Jahres 1853.

Namen der Länder.	Geograph. Quadrat-Meilen.	Gesamtzahl der Einwohner 1853.	Ungefähre Zahl der Postanstalten	Ungefähre Rein-einnahme in Thlr. Cour.	Ungefähr auf den Kopf Sgr.
4. Postgebiet der nördlichen Zollvereinsstaaten.					
Sachsen, Königreich	271,91	1987612	191	290,000	4,10
Sachsen-Altenburg	23,20	132849	9		
Hannover, Königreich	698,66	1819253	340	143,999	2,42
Braunschweig	67,73	271202	44	38,000	4,20
Oldenburg ohne Lübeck . . .	98,42	230969	56	12,100	1,59
Luxemburg	47,00	193632		5,100	0,82
Zusammen	1206,92	4634517			
Total-Zollvereinsstaaten	9045,47	32582254			
5. Norddeutsche Staaten außerhalb des Zollvereins, welche dem deutsch-österreichischen Post-Verein beigetreten waren.					
Mecklenburg-Schwerin . . .	240,84	541449	65	50000	2,89
Mecklenburg-Strelitz . . .	49,49	99628		1569	
Lübeck	6,62	54166		5600	4,00
Bremen	4,58	82000		11200	4,42
Hamburg	6,39	20069		42000	6,70
Zusammen	307,92	977933			
Summa dieser deutschen Postgebiete	9353,39	33560187			
6. Österreichisches Postgebiet .	12123,40	38095400	1848		
Total d. deutsch-österr. Postvereins	21476,79	71655587			
7. Norddeutsche, dem Postverein nicht angeschlossene Postgebiete.					
Holstein und Lauenburg . .	174,39	550000		62809	2,24
Fürstentum Lübeck	6,46	22145			
Herzogtum Limburg . . .	40,22	203333		18700	2,83
Zusammen	221,07	775478			
Total	21697,86	72431065			

VI. Abteilung.

Post und Presse.

Erst die Erfindung der Buchdruckerkunst ermöglichte die Gründung eigentlicher Zeitungen, und die Einführung und Entwickelung der modernen Post erhöhte ihren Wert, wie denn von Alters her die Post den hauptsächlichsten Anteil an der Entwickelung und Verbreitung der Zeitungen hat.

Die Erfindung der Dampfkraft, die allmähliche Entstehung und Vervollkommnung der Eisenbahnen und Dampfschiffe, sowie der elektrische Strom trugen zur vollkommenen Erfüllung des Zweckes der Zeitungen das wesentlichste bei; nämlich die Schnelligkeit des Empfanges und die augenblickliche Kenntnis des Geschehenen.

Gedruckte Zeitungen entstanden am frühesten in Deutschland. Wuttke sagt darüber:

„In Deutschland kamen noch im Jahrhunderte der Erfindung des Buchdrucks zeitungsartige fliegende Blätter heraus, nachweislich 1488, vielleicht schon früher. Das älteste Erhaltene befindet sich im Besitze der Leipziger Universität; es rührt aus dem Jahre 1493. Der Name „Zeitung“ wird im Jahre 1505 gebraucht. Unregelmäßige, je nach sich darbietenden Anlässen, wurden solche Blätter mit Neuigkeiten gedruckt. Die erste Wochenschrift erschien 1605; Buchhändler Egenolph Emmel in Frankfurt a. M. war ihr Herausgeber; 1616 tauchte ebendaselbst die „Ober-Postamts-Zeitung“ auf. Die anderen Völker folgten den Deutschen nach. Das älteste französische Blatt, daß ich (Wuttke) kenne, ist aus Genua vom 19. April 1507 datiert, doch soll es auch solche Neuigkeitsblätter von 1492—95 geben. Die

ältesten italienischen mögen die venetianischen von 1526 sein, noch Notize scritte. In England veranlaßte die ersten 1588 Lord Burleigh, als die spanische Armada drohte."

Ein Flugblatt, wie die vorstehend angeführten, befindet sich in der Halle'schen Universitäts-Bibliothek. Dasselbe ist betitelt: „Der Post-Bothe." Dasselbe enthält auf dem Titelblatte eine Abbildung des das Blatt austragenden Boten. Wir sehen den Boten, von seinem treuen Hunde begleitet, dahin eilen; auf der Brust trägt er als Abzeichen das Botenschild die Rechte ist mit dem Botenspieß bewaffnet. Dieser mit der Jahreszahl 1591 versehenen Abbildung des Boten ist eine kurze Personalbeschreibung in Versen beigefügt:

Ich bin Jung vnd Frisch von Natur,
Auch klein wie zeiget die Figur.
Wer da wil hören newes sagen,
Thu nach dem kleinen B fragen,
Brieff tragen vbr Landt ist mein' Sitt
Vmbs Tranckgeldt nem ich sie gern mit ꝛc.

Außerdem sind, um das Ziel der Verbreitung der Flugschrift zu kennzeichnen, auf dem Titelblatte die Länder, in welchen der Bote sich auf seinen Reisen schon befunden hat, ebenfalls in Reimen angeführt: In

Hispanien auch Nauar,
Schottenland, Dennemarck,
Italien, Österreich,
Lottringen, Mümpelgart,
Reinstrom auff und nieder,
Bin ich offt gezogen,
Bey tag vnd auch bey nacht,
Zu erkunden newe Mär
Ist geschehen gar bald,
Frankreich, Engelandt dar,
Schweden, Poln, Vngarn starck,
Sophey, Schweitzr vnd dergleich,
Wirtenberg, Pfaltz an der Hart,
Teudschland hin vnd wider,
Welchs gantz vnerlogen,
Das ich gar nicht geacht,
Wo etwas vorhanden war
Wils erzehlen mannigfalt.

Die Flugschriften hießen auch „Relationen.“ Sie waren nur selten mit Angabe der Jahreszahl und des Druckortes versehen und schilderten meist besondere Vorfälle, wie Hexenprozesse, Spukgeschichten, Kriegsereignisse ꝛc.

Als Verfasser der zu Ausgang des XVI. Jahrhunderts in Frankfurt (Main) erschienenen Meßrelationen, der Vorläufer der Zeitungen im modernen Sinne, wurde meist Jacobus Francus angesehen. In einer Abhandlung des Historikers Dr. Felix Stieve in München — „Ueber die ältesten halbjährigen Zeitungen oder Meßrelationen und insbesondere deren Begründer Freiherrn Michael von Aitzing“ —, wird indeß nachgewiesen, daß Michael von Aitzing die ersten Frankfurter Meßrelationen herausgegeben und somit auf den Ruhm Anspruch hat, der Begründer der ältesten gedruckten Zeitungen zu sein.

Als wesentliches Merkmal einer Zeitung betrachten wir gegenwärtig das Erscheinen in regelmäßigen Fristen. Ursprünglich dagegen und noch tief ins XVIII. Jahrhundert hinein bezeichnete das Wort lediglich eine einzelne Nachricht oder ein gleichzeitiges Ereignis.

Die Relationen erschienen unter Titeln, wie: Fama, Postreuter (der Postreuter wiederholt gewöhnlich die Begebenheiten des Jahres in Knittelversen), Postillon, der alte Postmeister, Felleisen u. s. w., Titel, welche beweisen, wie groß an der Entstehung und Verbreitung der Zeitungen der Anteil der Post gewesen ist.

Es sei uns gestattet, auf diese litterarische Erscheinung des 16. Jahrhunderts, die **Postreuter**, näher einzugehen, die zwar nicht zu den eigentlichen Zeitungen zu rechnen sind, wohl aber Vorläufer derselben waren. Nach Robert Prutz erschienen Postreuter, analog den Kalendern, als deren journalistisches Seitenstück sie zu betrachten waren, einmal jährlich. Ihren Inhalt lieferten die Ereignisse des verflossenen Jahres, wobei sie sich keineswegs auf die großen Begebenheiten der politischen Geschichte beschränkten, sondern auch auf die lokalen Neuigkeiten, „vermischte Nachrichten,“ Brand-, Mord- und Diebesgeschichten, die Mißgeburten und Wunderzeichen ihre be-

sondere Aufmerksamkeit lenkten. Was sie aber nächst der alljährlichen Wiederkehr namentlich kennzeichnet, ist die poetische Form: sie sind durchgängig in Versen abgefaßt — Versen, an denen allerdings die Poesie wenig Anteil hat, die aber doch damals ein ebenso nötiger Schmuck dieser politischen Kalender gewesen zu sein scheinen, wie in unseren Tagen etwa die Bilder, mit denen unsere Volkskalender ausgestattet sind und an denen — wenigstens in vielen Fällen — die Kunst gleichfalls nur geringen Anteil hat.

Wann die Postreuter zuerst erschienen sind, haben wir mit Gewißheit nicht ermitteln können; jedenfalls ist das nicht viel vor Mitte des 16. Jahrhunderts geschehen. Gewiß ist, daß sie gegen Ende desselben in voller Blüte standen. Aus dem Jahre 1590 sind drei verschiedene Arten bekannt geworden. Die ansehnlichste und wie es scheint ursprünglichste von ihnen ist folgende:

„Der post Reutter bin ich genandt
Dem hinckenden Bothen wohl bekandt,
Dieweil er ist mein gut Gesell,
Darumb bin ich kommen auch zu stell
Und will auch machen offenbahr,
Was sich das Neun und achtzigst Jahr,
Von Wundern ferner han verlauffen,
Lieber, lies mich, und thu mich kauffen.“

Hierauf folgt ein Holzschnitt, der den Postreuter darstellt, mit Posthorn und Federhut, im Gespräch mit dem hinkenden Boten, einem Mann in Bauerntracht mit einem Klumpfuß, daneben die Jahreszahl 1590. Darunter stehen noch folgende Verse:

„Dem post Reutter, vor ehrt zu danck,
Den großen Willkum, machts nicht langk.“

Das Ganze, sieben Bogen in Quart, ist ohne Ortsangabe. Den Anfang macht der Postreuter:

„Ein Reuttend Post bin ich genandt,
Ich hab' durchritten manches landt,

Die rechte Wahrheit zu erkunden,
Was sich bisher zu dieser Stunden
Das Acht und Neun und Achtzigst Jahr,
Vor Wunder, Unglück vnd gefahr,
Auch Mord vnd Todtschlag hat begebn,
Kost vieler Menschen Leib und Lebn,
Von Türken, Heyden vnd Papisten
Sowol auch von den rechten Christen.
Denn nicht allein Manch ehrlich Mann
Sein Mundt vnd Augen zugethan,
Sondern auch Fürsten und Königskindt
Mit wunter hergerichtet sind.
Als ich euch lenglich wil erzehln,
Jedoch hie sehe ich ein Geselln,
Der auch zum Theil von Sachen weiß,
Die ich erfahren hab mit Fleiß,
Wie mich bedünkt, ich sol ihn kennen,
Weiß ihn in Eyl doch nicht zu nennen,
Sieh, lieber, sieh, wie lumpt*) er rein
Solt's nicht der Hinckende Both sein,
Er ist's vorwar, glück zu mein Both!!

Darauf antwortet der hinkende Bote ebenfalls in gebundener Rede. Der Postreuter beschreibt ihm darauf den Weg, den er gemacht, und die Länder, aus denen er Neuigkeiten mitbringt. Wir setzen die Stelle her, weil sie uns den Umfang dieser Kollektiv-Zeitung zeigt:

„Dann als auf Frankreichs Fontir (Grenze)
Damals geschieden bin von dir
Vnd durch die landt bin schnell fortkommen,
Hab' ich mein Weg bald für genommen,
Einstmals durch hoch Burgundien,
Auff Sophia (Savoyen) vnd Italien.
Ins Schiff trat ich zu Genua,
Vnd fuhr nach Barsalonia,
Dem Hispanier vnterthan,
Ich sprach mein Rößlein weiter an,
Postirt durch Catalonia
Bis ich kam in Castilia,
Da in Madrid zu dieser Frist
Das Königlich Hoflager ist.

*) lumpen = bummeln, hinken.

Nach Portugal eylt ich gar sehr,
Zu Lysabon saß ich auf's Meer,
Liess umb Irrl- und Schottenlandt,
Bis das ich kam ins Niederlandt,
Da mußt' ich Engellandt besehen,
Als ich aber da hört verjehen (erzählen),
Was newe Wunder in Frankreich
Sich damals han begeben gleich
Zog ich an hin, erfuhr's in's still
Wie ich nachmals berichten will.
Von dar reit' ich in Dennemarck
Vnd dann in Schwedenreich so stark,
Weiter nach Polen stund mein Sinn,
In Hungerlandt reist ich auch hin,
Durch Österreich komm ich jetzt hier,
Wie ich am End' will sagen dir ꝛc.

Mit dieser Schrift zum großen Teil wirklich übereinstimmend, ist eine andere von demselben Jahre: „Der Postboth“; jedenfalls ist der eine Nachahmung. Soviel dürfte indessen feststehen, daß zu jener Zeit bereits eine Konkurrenz verschiedener Postreuter bestand, und daß mithin die ganze Einrichtung sich zu Ende des sechszehnten Jahrhunderts auf einer gewissen Stufe der Ausbildung befand. Ja, es war damals schon jener Wendepunkt eingetreten, wo diese Postreuter ihren ursprünglichen Zeitungscharakter zum Teil wieder verloren und in das Gebiet der Flug- und Zeitschriften hinüberspielten. — Diesem Gebiete nämlich gehört der Postreuter an, welcher den Titel führte: „Newer Calvinischer Post-Reuter,“ in welchem das theologische Element sich auf eigene Füße gestellt hat. Von dieser Art ist auch der „Post Reuter und Ander Post Reuter an päbstliche Heyligkeit Pabst Paulum V. von 1620 und 1621.“ — Eine andere Ausartung der Postreuter von ihrer ursprünglichen Bestimmung, dieser nämlich, ein jährliches Submarium der politischen Begebenheiten zu liefern, war, daß sie allmählich wie die regelmäßigen (wöchentlichen Zeitungen) sich entwickelt hatten, gleichfalls in derartige Zeitungen übergingen und nicht mehr jährlich, sondern monatlich und in noch kürzeren Zeiträumen erschienen, so daß sie sich

also recht eigentlich in die regelmäßigen Zeitungen verlieren. Seit Mitte des siebzehnten Jahrhunderts hörten die jährlichen Postreuter völlig auf und waren in Zeitungen, teils monatliche, teils wöchentliche übergegangen. In dieser Form haben sie sich sogar bis zu Anfang unseres Jahrhunderts erhalten, wie z. B. der „Erfurter Postreuter," der mit seinem Beiblatt: „Der hinten und vorn wohlgebuckelte Monatsbote" noch vor etwa achtzig Jahren erschien und einer großen Verbreitung, vorzüglich unter dem Landvolke und den unteren Ständen genoß. Daß ein „hinkender Bote" in Gestalt eines Kalenders noch heute in Lahr in Baden erscheint, dürfte bekannt sein.

Als weitere Vorläufer sind übrigens auch die zu Ende des fünfzehnten Jahrhunderts alljährlich erscheinenden Kalender und Almanache zu betrachten. —

Von Alters her bis auf die neueste Zeit bildeten meist solche Städte die wichtigsten Sitze der Zeitungs-Litteratur, welche von den Hauptpost-Touren berührt wurden. Der Schriftsteller Schwarzkopf sagt in seinem Büchlein: „Über Zeitungen" (Frankfurt a. M. 1795), daß „der Rhein," diese belebteste Wasserstraße Deutschlands, im Laufe des vorigen Jahrhunderts auf beiden Ufern „mit Zeitungsfabriken" eingefaßt gewesen sei. In den parallel der beiden großen Post- und Handelsstraßen jener Zeit, der Straßen zwischen Nürnberg und Venedig, sowie zwischen Brüssel und Wien belegenen Städten, erschienen schon frühzeitig eine Reihe von Zeitungen, von denen die zu Frankfurt a. M., Augsburg und Köln sich bis zur Stunde an der Spitze des deutschen Zeitungswesens erhalten haben. Selbst kleinere Städte, wie Neuwied, Kämpten, Lippstadt und ähnliche, die an und für sich völlig außer Stande gewesen wären, bedeutende Zeitungen zu unterhalten, wurden durch den Umstand, daß sie an einer derartigen Route lagen, vielleicht sogar einen Zentral- und Knotenpunkt derselben bildeten, zum Sitze weitverbreiteter und einflußreicher Zeitungen, wegegen Haupt- und Residenzstädte, selbst Provinzen und Länder, welche dieser lokalen Begünstigung entbehrten, bis auf die neueste Zeit genötigt

gewesen sind, ihren Zeitungsbedarf von außerhalb zu beziehen.

Die gedruckten Flugblätter, welche, wie schon bemerkt, unregelmäßig erschienen, führten die Titel: Aviso, Anzeige, Ausschreiber, Bericht, Blättchen, Brief, Darstellung, Fama, Felleisen, Historie, Mär, Nachricht, Neues, Relation u. s. w. Ihre ursprüngliche Form ist die des Briefes. Meist sind sie mit Holzschnitten und zwar oft von Tagesberühmtheiten versehen. Sie erschienen nach wichtigen Begebenheiten, wie nach einem Kriege, einer Schlacht, einer Ueberschwemmung, Feuersbrunst rc., auch berichteten sie wohl von irgend einer Mißgeburt, einem Himmelszeichen oder sonst für die Masse Interessantes. Solche Flugschriften wurden in Augsburg den handschriftlichen Zeitungen beigefügt und aus der Verschmelzung beider Gattungen sind, wie „Löper" meint, jedenfalls unsere heutigen Zeitungen entstanden. Schwarzkopf nannte die erwähnten Flugblätter zum Unterschied von den späteren, eigentlichen (regelmäßig erscheinenden) Blättern „Gelegenheitsblätter." Daß sie aber den Keim unserer Zeitungen bilden, dafür bürgt schon der Name „Zeitung" oder „Newe Zeitung," wie sie bereits Ende des fünfzehnten Jahrhunderts hießen.

Das älteste bekannte Flugblatt befindet sich, wie schon erwähnt, in der Leipziger Universitäts-Bibliothek; dasselbe ist jedoch noch nicht Zeitung genannt. —

Die „wunderliche Erfindung der neuen Welt" lautet unter anderem der Titel einer Relation.

Wie Emil Weller in seiner Schrift: „Die ersten deutschen Zeitungen mit einer Bibliographie 1505 bis 1599" nachweist, erscheint der Name Zeitung zuerst auf einer Druckschrift, betitelt:

„Copia der Newen (Z)eytung aus Prasilg Landt. Getruckt zu Augspurg durch Erhart öglin v. J. (1505)."

Von den in Wellers Schrift aufgeführten Flugblättern seien hier die Titel einiger angeführt:

„Neüe zeyttung von Rom. Kays. Mayestat Postmayster zu Rom Palgerin de Cassos rc. Vrbe die XX iij May.

Anno rc. XX vij (1527)“ (befindet sich in München). „Gründliche vnd Eigentlich Beschreibung. Von der Königin in Engellandt, warum sie die Königin von Schottlandt hat enthaupten lassen, auff de Castell, genannt Vadringay, gelegen in der gegend Northamstershier, geschehen im Jahre MDL vij (1587) am X. Februarij. Darin alle vmbstände vermelt wirt, was sich darbei zugetragen, vnd was für Gesandten rc. dabei gewesen. Sehr lieblich aber doch erbärmlich zu lesen, jedermenniglich zu einem Exempel, Auß Englischen Sprach in Teutsch vertirt oder gebracht vnd in Druck verfertiget. Gedruckt zu Cöllen, im J. nach der Geburt Christi MDLXXXVII *)

Die erste gereimte Zeitung ist nach Weller im Jahre 1520 in Wittenberg erschienen unter dem Titel:

„MDXX Newe zeyttung. Allen gutten Lutterischen: Glück frid vnd seligkeit, vnd behuet sie gott von allem leyd. Die Anfangsverse lauten:

„Jhr lieben freündt nun frewt euch all,
Vnd singt fröblich mit reichem schall,
Te deum laudamus all Curtisan,
Auch all' die euch thun fragen an rc. —“

Geschriebene Relationen erhielten sich übrigens auch neben den gedruckten Zeitungen bis in das siebzehnte Jahrhundert hinein, so daß in einzelnen Ländern zu Gunsten der letzteren das Halten der ersteren verboten wurde, so in Österreich (1671) und in Braunschweig (1698).

Mit der Entwickelung des Postwesens bildeten sich sonach die handschriftlichen Zeitungen aus. Wer einmal in Acten des XVI. oder XVII. Jahrhunderts hineingesehen hat, kennt diese Zeitungen, die stets ohne Angabe des Verfassers und ohne Adresse, als Schreiben oder Zeitung aus dem und dem Orte vom so und so vielten bezeichnet, Beilagen zu den Berichten der Gesandten und politischen Agenten bildeten oder von den Regierungen an befreundete Höfe übersandt wurden. Um Nachrichten zu verbreiten, ohne deren Ursprung zu verrathen.

*) Prutz, Geschichte des Journalismus.

wurden in den Kanzleien mitunter Briefe und Berichte, welche der Regierung zugingen, in Zeitungen umgewandelt, indem man Anrede und Unterschrift wegließ und weitere entsprechende Änderungen vornahm.

Auch Kaufleute und andere Private schickten einander mit ihren Briefen derartige handschriftliche „Zeitungen“ von Allem, was sie an Neuigkeiten erfuhren, zu. Die Hofbibliothek in Wien besitzt noch 28 Bände von Zeitungen, welche in den Jahren 1568 bis 1604 den Fuggern aus den verschiedensten Gegenden zugingen.

Mit der Zeit fanden sich an den Sitzen der mächtigeren Regierungen und an den vornehmsten Plätzen des Handels und Verkehrs Leute, welche das Abfassen von Zeitungen zu ihrem Gewerbe machten oder solche sammelten und weiter übermittelten. Da es bei der immerhin geringen Ausbildung der Verkehrsmittel schwierig war, aus fremden Ländern Kunde zu erlangen, und da sogar die Großmächte nur wenige, die kleineren Regierungen gar keine Gesandten im Auslande unterhielten, so waren die Dienste dieser Zeitungs- oder Avisen-Schreiber oder Novellisten, wie man sie nannte, und der Zeitungssammler sehr gesucht. 1584 schrieb dem Erzherzoge Karl von Inner-österreich sein Geheimrat, Freiherr Hans von Kobenzl, Kaiser Rudolph II. habe zu Cöln einen „vielwissenden“ Mann, welcher ihm für ein Gehalt von 200 Goldgulden alle französischen und niederländischen Zeitungen zuschriebe; jetzt wolle er dessen Besoldung auf die Hälfte herabsetzen; leicht werde daher der Erzherzog denselben mit 100 Thalern sich für den gleichen Dienst gewinnen können, und gewiß sei diese Ausgabe gut angelegt. Um dieselbe Zeit erbot sich Jeremias Kresser von Augsburg die „Ordinari-Zeitung“ für jährlich 14 Gulden und die extraordinären für 4 Kreuzer den Bogen oder beide zusammen für 25 Gulden 30 Kreuzer zu übersenden. Im Anfange des XVII. Jahrhunderts sehen wir verschiedene Reichsfürsten in derartigen Verbindungen mit Zeitungs-Schreibern oder Zeitungs-Sammlern, und wenig später hören wir, daß auch Reichsstädte solche unterhielten. Sogar der mährische Freiherr

Karl von Zierotin besoldete um 1600 bereits zu Prag, Wien, Venedig, Paris und Constantinopel Novellisten für die Zusendung ihrer Zeitungen und tauschte diese mit Freunden gegen von ihnen anderswoher bezogene aus.

Neben den bisher erwähnten handschriftlichen Zeitungen, welche nur für engere Kreise bestimmt oder doch — ihres Preises halber — nur solchen zugänglich waren, begegnen uns die sogenannten gemeinen oder Ordinari-Zeitungen und Avisen. Diese, bemerkte der Churfürst von Mainz im Jahre 1618, seien „jederzeit bei den Posten gewesen und von denselben ausgeschrieben worden.“ Andere Nachrichten bestätigen seine Angabe, und da das Wort Postmeister bisweilen als völlig gleichbedeutend mit Zeitungsschreiber gebraucht wird, werden wir uns den Sachverhalt so zu denken haben, daß die Postmeister oder deren Schreiber die Neuigkeiten dieses Platzes den Amtsgenossen an anderen Haupt-Poststationen regelmäßig meldeten, und diese Berichte gegen ein mäßiges Entgelt von Jedermann eingesehen oder abgeschrieben werden konnten.

In Städten, wo mehrere Poststraßen einmündeten und weithin reichende Handelsverbindungen gepflogen wurden, lag es nun nahe, die Zeitungen, welche von den verschiedenen Orten wie die Posten selbst jede Woche einmal einliefen, zusammenzustellen und nach minder günstig gelegenen Plätzen weiter zu senden.

Die erste derartige handschriftliche Wochenzeitung, welche bis jetzt bekannt ist, wurde seit 1587 von Nürnberger Kaufleuten nach Leipzig geschickt.

Nach Zeitungen verlangte man um so begieriger, je weniger man im Allgemeinen von dem, was jenseits der Grenzen der eigenen Gemarkung vorging, wußte, und je schwieriger es war, Kunde von auswärtigen Ereignissen zu erlangen. Das beweisen die Massen von fliegenden Blättern und der Absatz, welchen die halbjährlichen Relationen fanden.

Verging doch beinahe das ganze XVI. Jahrhundert, ohne daß Jemand den ungleich leichter auszuführenden Gedanken faßte und verwirklichte, für die damaligen großen Märkte des

Buchhandels, nämlich für die Messen der bedeutendsten Handelsplätze und namentlich für die Frankfurter Fasten- und Herbstmesse, die als Flugblätter gedruckten und handschriftlich verbreiteten Zeitungen der jüngsten Vergangenheit regelmäßig zusammenzustellen und dieselben so allen Lesekundigen und insbesondere auch den von den Poststraßen entfernten Wißbegierigen auf einem seit lange gebahnten Wege anzubieten.

Der Ruhm, diese halbjährigen oder Meßrelationen erfunden und damit die ersten Zeitungen in unserem Sinne geschaffen zu haben, gebührt aber, wie erwähnt, dem Freiherrn Michael von Aitzing zu Schrattenthal. Michael von Aitzing, oder wie er sich auf seinen Relationen nennt, Eyzinger, stammte aus einem alten Adelsgeschlechte, welches zu Obereitzing bei Ried im einst bayerischen, jetzt oberösterreichischen Innviertel daheim war, im XV. Jahrhundert aber nach Österreich übersiedelte. Michael verlebte seine Knabenjahre in Wien; an der dortigen Hochschule begann er auch seine Studien. Er gab schon 1553 „Artis Oratoriae Tabulas", ein Compendium der Rhetorik, in Tabellenform heraus.

1583 gab Aitzing eine „Relatio Historica" heraus, welche den Cölner Krieg und die sonstigen Zeitereignisse beschrieb. Da die „Relatio Historica" für die weitesten Kreise der Reichsangehörigen als Sammlung neuer Zeitungen bestimmt war, bediente er sich in ihr der deutschen Sprache, in welcher dann ebenso alle ihre Fortsetzungen geschrieben sind.

Die Relatio wurde eifrig gekauft und war im nächsten Jahre bereits völlig vergriffen. Es folgte rasch ein zweiter Abdruck und 1584 eine Fortsetzung, die „Historische Beschreibung", welche gleichfalls viel begehrt wurde. So ließ denn Aitzing von da ab bis 1588 noch eine ganze Reihe Fortsetzungen seiner Berichte über die Zeitereignisse unter verschiedenen Titeln und in kurzen Zwischenräumen folgen. Er dehnte gleichzeitig den Kreis seiner Nachrichten auf ganz Europa aus und gab ihnen damit das Gepräge einer allgemeinen Zeitungssammlung. Von 1588 an aber gab Aitzing seine vielverlangten Relationen ununterbrochen jedes halbe Jahr heraus, und zwar zu den beiden großen

frankfurter Messen im März und September. Die im März 1588 erschienene „Postrema Relatio historica“ ist als die erste der Meßrelationen zu betrachten.

Die Relationen Aitzings sind bloße Stoffsammlungen, trockene, unparteiisch gehaltene Berichte. Der Stoff ist in ihnen zusammenhanglos nach der Zeitfolge an einander gereiht. Viele der wichtigeren Nachrichten und Actenstücke, welche Aitzing veröffentlichte, stammen unstreitig aus der Kanzlei des Kurfürsten Ernst von Cöln, in dessen Diensten Aitzing in seinen letzten Lebensjahren stand. Aitzing starb im Anfang des Jahres 1589 zu Bonn.

Vor seinem Tode hatte Aitzing noch eine neue Relation begonnen. Der Verleger, bei welchem Aitzing's letzte Schriften erschienen waren, sorgte für die Vollendung, und so erschien die Fortsetzung, welche bis zum 19. Februar 1599 reichte, im März dieses Jahres. Sie stellt die Nachrichten nicht, wie es Aitzing gethan, unterschiedslos nach den Daten zusammen, sondern bringt erst die über Deutschland, dann die über den Türkenkrieg und dann die über fremde Länder.

Aitzing's Erfindung, die neuen Zeitungen zu den Frankfurter Messen, in regelmäßig erscheinenden halbjährigen Relationen gesammelt, zu veröffentlichen, war so zeitgemäß, daß sein Unternehmen bald zahlreiche Nachahmungen fand.

Noch zu Lebzeiten Aitzing's waren verschiedene Reihen von Relationen und „historische Beschreibungen“ erschienen, deren genannte oder ungenannte Verfasser zum Teil mit der von Aitzing's Schriften entlehnten Vignette Reklame für ihre Nachahmungen zu machen suchten.

Unter den von Zeitgenossen Aitzing's herausgegebenen Zeitungsunternehmungen war den seit der Ostermesse 1591 zu Frankfurt (Main) unter dem Namen Jacobus Francus erscheinenden Meßrelationen der größte Erfolg und die längste Dauer beschieden. Der Verfasser dieser Relationen war Conrad Lautenbach, Prediger zu Frankfurt (Main), ein gelehrter Mann, der sich mit Vorliebe mit geschichtlichen Studien befaßte und auch durch seine Liebhaberei für Geschichte zur Nachahmung

Aitzing's geführt wurde. Seit Ostern 1591 gab er, seiner Stellung wegen den eigenen Namen verbergend, als Francus zu jeder Messe eine Relation heraus. 1592 fügte er erläuternde Karten und Kupfer hinzu.

Lautenbach's Relationen sind ausführlich und enthalten gute Nachrichten, doch stehen sie an Wert immerhin denen Aitzing's nach. In Hinsicht auf den Absatz dagegen übertrafen sie dieselben, was sie teils dem Orte ihres Erscheinens, teils ihrer protestantischen Richtung zu danken haben mochten.

1595 starb Lautenbach. Nach seinem Tode wurde das Unternehmen vom Verleger Brachfeld in gleicher Weise fortgeführt, indem der Nachfolger sogar das Pseudonym des Vorgängers beibehielt. Erst 1599, als mit dem Tode des Verlegers auch dessen Geschäft zum Stillstand kam, erlitt die Reihe der Francus-Relationen eine Unterbrechung.

Diese Unterbrechung wurde von der nach Zeitungen begierigen Mitwelt mit Bedauern empfunden, und es wurden 1601 au zwei Orten Fortsetzungen begonnen. Die eine wurde zu „Hall“ veröffentlicht, die andere zu Magdeburg bei Johann Bötcher, der sich Jakob Framen nannte. Beide Relationen bieten nur dürftige Nachrichten, doch erlebten diejenigen Framen's, die bis 1606 zu verfolgen sind, einen Erfurter Nachdruck unter dem Namen Francus.

Inzwischen war längst auch zu Frankfurt versucht worden, Ersatz zu schaffen. Der Buchhändler Sigismund Latomus hatte sich mit Theodor Meurer zur Herausgabe von Meßrelationen verbunden. Die erste Relation Meurer's, die zur Herbstmesse 1599 erschien, wurde zwar „wegen anstößiger Schreibweise“ konfisziert und erst später wieder freigegeben. Dies schadete indeß dem Unternehmen nicht. Seit 1600 wurden Meurer's Relationen auch mit Kupfern geschmückt; der Stoff, der Anfangs nur nach den Daten geordnet war, wurde später nach Ländern unterschieden.

Der Name des Francus bewahrte jedoch so guten Klang und leistete Anderen so ersprießliche Dienste, daß Latomus zu dem eigenthümlichen Schritt gedrängt wurde, sich selbst nachzu-

drucken. Nachdem er Brachfeld's Buchhandlung angekauft hatte, ließ er seit dem Herbst 1603 die Relationen Meurer's stets zu gleicher Zeit unter dem Namen Francus drucken.

Allmählich aber erlangte Meurer's Name ein noch größeres Ansehen als jener des Francus, so daß unter demselben die Fortsetzungen der Frankfurter Meßrelationen noch den Anfang unseres Jahrhunderts erlebten.

Daß es auch Meurer am Orte seiner Thätigkeit nicht an Nebenbuhlern fehlte, mag nicht befremden. Unter diesen ist hier besonders erwähnenswert der Frankfurter Postschreiber Andreas Striegel, welcher, wie er sich rechtfertigt, durch Unmut über die unberufenen Fortsetzer des Francus zur Herausgabe seiner Relationen getrieben sein wollte. Vor etwa 7 bis 8 Jahren, sagt er sehr ungenau, hat der fromme, ehrliche und gelehrte Jacobus Francus historische Relationen zu schreiben begonnen. Nach seinem Tode ist sein Werk durch allerlei Gesindel fortgesetzt, und namentlich seit zwei Jahren durch Meurer, „welcher nicht allein hin und wieder die Schreiben und Briefe auf den Gassen mit Besen zusammengeraspelt und gekehrt, sondern auch zu solchem seinen Werke Krumme, halb Blinde und Lahme, die ihm allerlei Geschwätz zugetragen, gebrauchte, und noch gebraucht, zudem er auch was die Weiber aus den Bädern und vom Markte für neue Mährlein nach Hause bringen, in solche seine Historia oder vielmehr Figmentum (Erdichtetes) unverschämter und erdichteter Weise gesetzt". Ich bin deshalb oft ersucht worden, weil dem Herrn Postmeister und mir Zeitungen von allen Orten zukommen, dieselben zu sammeln. Ich konnte indeß nicht dazu kommen. Letzte Herbstmesse aber hat sich noch ein Gröberer als Meurer, nämlich Jakob Framen, hervorgethan, „welcher dermaßen Späne gehauen, darüber Einer theils wegen seiner Ungeschicklichkeit, anderentheils wegen etlicher gräulicher hineingesetzter Lügen billig erschrocken sein sollte. Während der Herbstmesse haben Meurer und Framen sich gegenseitig ihre Arbeiten schlecht gemacht. Da habe ich mich denn zu dieser Arbeit entschlossen, damit der gemeine Mann sein Geld nicht umsonst ausgebe. Mein Vorbild waren die zu Ostern 1601 er-

schienenen Annales Rerum Europaearum des Matthias Ritters-hausen".

Mit gleichem büreaukratischen Selbstbewußtsein setzte Striegel auf den Titel seiner Relationen, daß alle seine Nachrichten aus dem kaiserlichen Postamte stammten. Meurer erwiderte den Angriff nur dadurch, daß er auf seinen Titeln bemerkte, seine Quellen seien nicht allein die kaiserlichen, sondern auch andere Ordinari-Posten. Weiterer Verteidigung wurde er dadurch überhoben, daß Striegel's überaus dürftigen, mit jämmerlichen Holzschnitten von Wilhelm Hoffmann ausgestatteten Relationen sehr bald eingingen. Vermutlich überlebten sie das Jahr 1602 nicht.

Aus diesen geschriebenen, sowie aus den ersten gedruckten Nachrichten geht hervor, wie die damaligen Hauptverkehrsstraßen liefen und wie der Verkehr stattfand.

So befindet sich im dresdener Hauptstaats-Archiv vom Jahre 1526 ein

„Verzeichnis aller Ordinarien-Posten: Reittend vnd Fußgehender Botten: fürnembster Fuhren, u. s. w., wann vnd zu welcher Zeit sie Wochentlich alhero nacher Augspurg kommen, vnd von hier wieder abreisen deßgleichen wo sie logieren vnd anzutreffen sein."

Diese, anfangs sonach schriftlichen „Avisis," kamen im fünfzehnten Jahrhundert zuerst in die Hände der Postmeister, welche allein den öffentlichen Verkehr vermittelten, und so kam es, daß diese zuerst die Erfindung des Buchdruckes benutzten, um die einlaufenden politischen Nachrichten als fliegende Blätter drucken zu lassen, um sie so in einem großen Kreise verbreiten zu können. Dadurch ist es denn auch gekommen, daß ursprünglich Postmeister und Redakteur als gleichbedeutend galt. Natürlicherweise erschienen solche Blätter unregelmäßig und nur nach Bedürfnis; sie waren schon mehr unseren „Extrablättern" zu vergleichen und brachten nur nackte Thatsachen und wußten noch nichts von unrichtigen Lärmnachrichten (Sensationsnachrichten), Enten und unfruchtbaren Parlaments- und Vereinsreden. Löper nennt die Zeitungen

ein gemeinsames Erzeugnis der Buchdruckerkunst und der Post und weist auf Beust hin, der in seinem Werke über das Postregal (Jena 1748) sagt:

„Vor allen anderen kommt der Zeitungen Ursprung aus den Posthäusern her und eben darum sind unter anderen Ursachen die Postmeister mit so vielen stattlichen Freyheiten begabet, daß von ihnen der Lauf der Welt entlehnet und gleich als aus einem Zeughause durchgehende Erfahrung genommen werden kann, was hier und da vorgehet.“

Geistreich bemerkt Löper dazu:

„Die Post und die Zeitungen haben überhaupt, trotz ihrer der Form nach so abweichenden Gestaltung doch manches Gemeinsame. Beide sind gleichsam die Nerven des modernen Gesellschaftskörpers, zu denen in neuerer Zeit dann noch der Telegraph, die Drahtbriefpost, getreten ist. Die Zeitungen stützen sich durchaus auf die Leistungen der Post und ihrer neuen Ergänzung und beziehen ihre Nahrung fast ausschließlich durch sie ꝛc. Der in erster Linie von der Post beförderte, gemeinhin nur an eine Person gerichtete Brief und die von der Buchdruckerpresse hergestellte Zeitung mit ihren an eine größere Gesamtheit gerichteten Nachrichten sind oft nur verschiedenartige Zeugen derselben Kundgebung des menschlichen Geistes.“ —

Wie erwähnt, folgten auf die „Relationen“ die „newen Zeitungen.“ Dies sind bereits periodisch erschienene Schriften unter Titeln, wie: Kalender, Meßkataloge oder, wie sie auch heißen, „Semestral-Relationen.“ Zu diesen gehört (1618) das berühmte „Theatrum Europäum.“ Eine dieser Relationen ist im Jahre 1566 bei Peter Hug in Straßburg gedruckt und führt den Titel:

„Die dritt New-Zeitung“ vom XXI tag Augusti auß Wien, wie Jula wiederumb von den Türken heftig belagert und beschossen ist worden ꝛc.“

und aus späterer Zeit eine ohne Druckort:

„Wahrhafte neue Zeitung, wie in dem Städtlein Hagenau

der Statthalter sammt seinem Hausgesind des jähen Todes gestorben, auch wie hernach in dem Haus Stühl und Bänk Blut geschwitzet, 1626."

Am reichsten war die deutsche Litteratur an „Newen Zeitungen," deren Entstehung in die Jahre 1547 bis 1594 fällt.

Wie schon angedeutet und nach den archivalischen Forschungen, welche Joachim von Schwarzkopf in seinen beiden Werken „Über Zeitungen" und „Über politische und gelehrte Zeitungen" (1795 und 1802) veröffentlicht hat, ist in Frankfurt a. M., dieser „Mutter aller Kaufmannsgewerbe," die schon frühzeitig zahlreiche Verbindungen mit den umliegenden Orten durch Boten Posten, Landkutschen und Marktschiffe besaß, vor allem aber Anziehungskraft durch die beiden jährlichen großen Messen hatte, im Jahre 1615 (nach Wuttke 1605) die erste deutsche — und zwar wöchentlich erscheinende — Zeitung, das Frankfurter Journal, vom Buchhändler Egenolph Emmel begründet worden. Es war dies die erste moderne Zeitung überhaupt. Dieselbe besteht — selbstverständlich täglich (wöchentlich dreizehnmal) erscheinend — noch. Fast gleichzeitig gab Conrad Lauterbach, ein verabschiedeter Pfarrer aus Heidelberg, unter dem Namen Conrad Frank eine Art politische Zeitung heraus. Schon im darauffolgenden Jahre kam der damalige frankfurter Reichspostmeister Johann von den Birghden auf den Gedanken, die Vorteile, die ihm seine amtliche Stellung in Bezug auf schnelles und sicheres Erhalten von Neuigkeiten bot, zu verwerten und gründete im Jahre 1617 ein Konkurrenz-Unternehmen, betitelt: „Politische Avisen," die bald in den Titel „Ordentliche wöchentliche Kaiserliche Reichs-Postzeitungen" umgeändert wurden (seit dem 13. April 1854 „Frankfurter Postzeitung). Birghden, ein weitsehender genialer Postbeamter, wurde von Emmel beim Frankfurter Magistrat wegen Nachdrucks verklagt, und es ist vermutlich auch ein Verbot dieserhalb ergangen, denn noch im Jahre 1617 verwendete sich der damalige Kurfürst von Mainz, Johann Schweikhardt, in seiner Eigenschaft als Protektor der

Reichspost, mittels eines Schreibens für Birghdens Zeitungsunternehmen, in welchem es u. a. heißt:

„Wenn wir uns dann berichten lassen, daß die gemeinen Avisen und Zeitungen jederzeit bei den Posten*) gewesen, von denselben ausgeschrieben worden, und billigen zu besserer Ausbringung und Erhaltung des wohl- und mit schweren Unkosten angeordneten gemeinnützigen kaiserl. Postwesens bey demselben die Ausschreibung der Zeitungen handzuhaben, dieweil wohl dafür zu halten, daß dieselben von dannen besser und beständiger als andere Orten (da man eine zeithero befunden, daß durch soviel unterschiedliche Zeitungsschreiber, die Zeitungen jedes Gefallen nach amplificiret, inventiret, auch wohl fürnehme Stände des Reichs fälschlich traduciret, und nur dadurch zu ungleichen Discoursen Anlaß gegeben worden) zu erlangen, als haben wir ihme Postverwaltern in diesem seinem unterthänigsten Suchen um so viel mehr willfahren und diese unsere gnädigste Intercession ertheilen wollen; gnädigst geziemend, Ihr wollet euch mehrgemeldtem kaiserlichen Postwesen vielmehr als ander leut eigennützigem Gesuch anrecommendiret und befohlen seyn, und das angelegte Verbot wieder cassiren und aufheben lassen. Beschiehet hieran uns angenehmes gnädigstes Gefallen u. s. w.“ **)

Birghden aber, ein energischer Mann, wollte das Alleinrecht der Herausgabe der Zeitungen durchsetzen. Deshalb nahm er später zur Erreichung dieses Zieles die Vermittelung seines

---

*) Hierzu bemerkt Löper: Diese Behauptung bezieht sich wahrscheinlich darauf, daß der Postamtsschreiber Striegel im Jahre 1602 den fehlgeschlagenen Versuch gemacht hatte, politische Hefte herauszugeben, die aber nur halbjährlich und zwar zur Meßzeit erschienen und bald zu erscheinen aufhörten. Der Titel derselben ist: Relationes historiicae, wahrhafftige Beschreibung aller fürnemeren denkwürdigen Geschichten u. s. w. von der Fastenmeß bis zur Herbstmeß 1602. Alles auß dem Kaiserlichen Postamt zu Frankfurt a. M. durch Andream Striegel, Postschreiber daselbst, und mit vielen Figuren gezieret. Gedruckt in Ursel MDCH.

**) Schwarzkopf „Über politische und gelehrte Zeitungen.“

Postchefs, des Grafen Leonhard von Taxis in Anspruch, der als Reichspostmeister bei der Sache persönlich interessiert war. Auf seine Veranlassung erging am 9. Mai 1628 ein nachdrückliches Handschreiben des Kaisers Ferdinand aus Prag an den Magistrat in Frankfurt a. M., in welchem demselben aufgetragen wurde, daß Niemandem das Drucken der wöchentlichen Zeitungen gestattet werden solle, „als demjenigen, so besagter Graf von Taxis hiezu verordnen“ werde. Die beiden Zeitungs-Unternehmen bestanden nichtsdestoweniger neben einander fort, das Birghden'sche sowohl, wie das Emmelsche. Die Emmels waren übrigens eine alte frankfurter Druckfirma, die schon im Jahre 1599 eine Schilderung der ungarisch-siebenbürgischen Kriege gedruckt, sich sonach auch schon auf politischem Gebiete bewegt hatte. Die Post-Zeitung nahm seit 1748 den Namen „Ober-Postamtszeitung“ und seit 1754 „Frankfurter Kais. Reichs-Oberpostamts-Zeitung“ an. Dieses einige Zeit von Postbeamten (wie dem Postrat Krapp) herausgegebene Blatt, das mit besonderen Gerechtsamen (Privilegien) ausgerüstet, von jeder Zensur befreit, aber für alle, aus einem Mißbrauche dieser Exemtion (Befreiung) etwa entstehenden Nachteile verantwortlich war, ist erst im Jahre 1866 eingegangen. Der Verlag befand sich ununterbrochen in den Händen der Ober-Postamts-Zeitungs-Expedition. —

Im Jahre 1618 erschien der „Fuldaische Postreuter“ und fast um dieselbe Zeit die „Berliner Zeitung“, von welcher noch mehrfache Reste in der Bibliothek des Mariengymnasiums zu Stettin aufbewahrt werden. Der Titel lautet:

> „Zeitung. Auß Deutschlandt, Welschlandt, Frankreich, Böhmen, Hungarn, Niederlandt vnd anderen Orten Wöchentlich zusammengetragen Im Jahr 1619.“

Die erste regelmäßig wöchentlich erscheinende Zeitung in England datiert vom Jahre 1622. Somit bleibt Deutschland unbestritten die Wiege der politischen Journalistik.

In Köln bestand ehedem auch eine „Kaiserliche Reichs-

Ober-Post-Amts-Zeitung." Aus derselben ist die „Kölnische Zeitung" *) hervorgegangen. —

Im Jahre 1651 erschien, aber noch nicht täglich, unter dem Titel, die „Postzeitung" in Köln das Blatt. Später nannte es sich „Sambstägige Cölnische Zeitung," und erschien von 1763 als „Kayß. Röm. Reichs-Oberpostzeitung".

In Sachsen, im Herzen Deutschlands, machte sich während der Bedrängnisse des dreißigjährigen Krieges zuerst das Bedürfnis nach einem öfter als einmal in der Woche erscheinenden Organ geltend und Leipzig, als der Mittelpunkt des Handels, schien der geeignete Platz dazu zu sein. Allein zahllose Hemmnisse stellten sich der Ausführung des Planes entgegen; so wurde der Buchdrucker Johann Bauer noch im Jahre 1640 abschläglich beschieden, als er um ein Privilegium zur Herausgabe einer wöchentlich erscheinenden Zeitung einkam, weil „mit solchen Zeitungen öfters große Vnrichtigkeit vorgehet."

Am 1. Januar 1660 endlich erreichte Leipzig sein Ziel, indem eine neue Zeitung und zwar die erste tägliche, erschien. Der Titel der ersten Nummer ist:

„Erster Jahr-Gang der Täglich neu umlauffenden Kriegs- und Welthändel oder zusammengetragene unparteyliche Nouvelles. Wie sich die — Im Jahr 1660 in- vnd außer der Christenheit begeben — vnd — Von Tagen zu Tagen in Leipzig — schriftlich einkommen — In guter Ordnung vnd einem vornemlichen Stilo nebst einem Register unter Churfl. Durchl. zu Sachsen gnädigster Freiheit also colligirt von Thimotheo Hitzchen, Lips. Not. P. C."

Bei dieser, wie bei der Kölnischen Zeitung zeigt sich dieselbe Erscheinung, daß sich gegen Ende des siebzehnten bis Mitte des achtzehnten Jahrhunderts neben der deutschen auch eine lateinische Ausgabe nötig machte, bei der Kölnischen aber außerdem auch noch eine französische.

---

*) Man vergleiche ein von der „Kölnischen Zeitung" 1872 zu Nr. 269 herausgegebenes Extrablatt, besonders das dritte Blatt „Die Druckerei der Kölnischen Zeitung."

Der dreißigjährige Krieg leistete dem Zeitungswesen in Deutschland wesentlichen Vorschub, indem man täglich von Durchzügen der Kriegsvölker, Belagerungen und Erstürmungen der Städte, Siegen und Niederlagen zu reden und zu schreiben hatte. Naturgemäß entstanden an den beiden ältesten großen Post- und Handelsstraßen, nämlich Nürnberg-Venedig und Brüssel-Wien, eine Anzahl Zeitungen, aber auch an anderen Postrouten. Nach dem Vorgang in Frankfurt und Köln erstanden ebenfalls schon im siebzehnten Jahrhundert politische Zeitungen in allen großen Städten Deutschlands, namentlich in Augsburg und Leipzig, Magdeburg,*) Nürnberg (der Nürnberger Kurier seit 1673), Breslau (Breslauer Zeitung seit 1676 rc.). In Hildesheim soll schon 1619 und in Herford 1630 eine Zeitung entstanden sein, die jedoch nicht lange bestanden. In Lübeck erstand 1692 die inzwischen wieder eingegangene „Lübecker Zeitung."

Einen größeren Aufschwung gewann das Zeitungswesen im achtzehnten Jahrhundert. Aus dem Jahre 1710 datiert das Entstehen des „Hamburger Korrespondenten," der sich aus dem „Schiffbecker Posthorn" entwickelte, aus dem Jahre 1722 in Berlin das der „Vossischen," vordem „Rüdigersche Zeitung", und aus dem Jahre 1798 das der „Allgemeinen Zeitung" (Augsburg). Das Erscheinen des „Hamburger unparteiischen Korrespondenten" und der „Augsburger Allgemeinen Zeitung" hat in der Geschichte des deutschen Zeitungswesens Epoche gemacht, denn es waren die ersten Zeitungen, welche aus den entferntesten Gegenden Nachrichten durch eigene Korrespondenten erhielten. Bis zum Beginn der französischen Revolution (1789) war der „Hamburger Korrespondent," (der noch jetzt besteht), das bedeutendste Blatt in Deutschland. Aufsehen machte im Jahre 1793 zu Tübingen die vom Buchhändler Cotta gegründete „Neueste Weltkunde." Noch in dem-

---

*) Die Anfänge der „Magdeburger Zeitung" reichen zurück bis 1619—1626. Das einzige aus der ältesten Zeit erhaltene Blatt dieser Zeitung datiert vom Jahre 1626 und trägt den Titel „Wöchentliche Zeitungen."

selben Jahre verboten, nahm sie am 8. September den noch jetzt bestehenden Titel „Allgemeine Zeitung“ an, übersiedelte nach Verlauf eines halben Jahres nach Stuttgart, 1803 von dort nach Ulm, und als dieses unter würtembergisches Szepter kam, nach Augsburg.

In Preußen entstand die erste politische Zeitung unter der Regierung des Kurfürsten Georg Wilhelm. Durch kurfürstliche Verordnung vom 23. Januar 1632 erhielt nämlich der Botenmeister (Postmeister) Veit Frischmann in Berlin den Druck und Verlag der „Staats-Zeitung“, jedoch unter der Bedingung,

„daß nichts von Pasquillen, sie seien auch wider wen sie wollen, oder sonst etwas drinnen sein sollte, so Einen oder den Andern, zumal Standespersonen, verletzen könnte.“

Diese Übertragungs-Akte begründete zugleich die Befugnis der Postbeamten zum Debit der Zeitungen. Derselbe erfolgte noch bis zum Jahre 1820 für eigene Rechnung der Postbeamten.*) Zwar hatten sie aus der Einnahme ge-

*) Den preußischen Postmeistern war bald nach Entstehung des Zeitungswesens das Recht eingeräumt worden, die bei ihnen und den ihnen untergebenen Postwärtern abonnierten Zeitungen mit dem Reitposten portofrei zu beziehen und sie den Bestellern unter Erhebung einer Provision, d. h. eines Zuschlages zu dem von ihnen selbst zu zahlenden Preise, zukommen zu lassen. Aus den ihnen zufallenden Zeitungsprovisionsbeträgen hatten die Postmeister die Kosten für Anschaffung und Unterhaltung der Briefbeutel und Schreibmaterialien, später auch jene für Heizung und Beleuchtung der Postdiensträume zu bestreiten. Bei Erlaß der Postordnung für das preußische Post-Verwaltungsgebiet vom 10. August 1712 erscheint die Besorgung der Zeitungen seitens der Postmeister unter den angegebenen Bedingungen bereits als eine allgemeine und althergebrachte Einrichtung. Es wird bestimmt: die Postmeister sollen nur ganze, von starker, aber nicht zu grober Leinwand gefertigte Briefbeutel verwenden, „zu deren Anschaffung, so oft neue nötig, ihnen das Accidenz von den Zeitungen gegönnt sei“, und außerdem noch bemerkt, daß den Postbediensteten, so lange dieses Emolument nicht gemißbraucht werde, der Zeitungsvertrieb zur Anschaffung starker Briefbeutel und der erforderlichen Schreibmaterialien frei zugestanden werden solle. Die allgemeine Postordnung für sämtliche königliche Provinzen vom 26. November 1782 hält

wisse Bureaubedürfnisse zu bestreiten; ihr Gewinn war aber immer noch ein erheblicher, obgleich sie es bei weitem nicht so spekulativ anzufangen wußten, als ihre Kollegen in Polen. Dort

diesen Zustand in allen Richtungen aufrecht. Die den Postmeistern für die Zeitungen eingeräumte Portofreiheit wird indessen dahin definiert, daß sich letztere nur auf „den Transport der Zeitungen und dergleichen Papiere" erstrecke, nicht aber auch auf die Abführung von Zeitungsgeldern an die Verleger oder die Verlags-Postanstalten.

In einzelnen Fällen bezogen die Postmeister die bei ihnen bestellten Zeitungen unmittelbar von den Verlegern, meistens jedoch bedienten sie sich der Vermittelung der Postmeister an den Verlagsorten oder für ausländische Zeitungen derjenigen der Grenzeingangs-Postanstalten. Die mittelbare Bezugsweise wurde bereits im vorigen Jahrhundert seitens der obersten Postbehörde als die regelmäßig einzuhaltende anerkannt; die unmittelbare Verschreibung der Zeitungen bei den Verlegern sollte den Postmeistern in den Absatzorten nur dann erlaubt sein, wenn ihre Collegen in den Verlags- oder Grenzorten zu hohe Forderungen für ihre Vermittelungen stellten und hierdurch den Absatz der Zeitungen selbst beeinträchtigten.

Inzwischen war es nämlich zur Regel geworden, daß für die Zeitungsbesorgung zweierlei Gebühren erhoben wurden, und zwar:

1. der Rabatt, eine von dem Verleger an dem Postmeister des Verlagsorts als Entschädigung für die von letzteren zu besorgende Correspondenz, Einziehung und Abführung der Abonnementsgelder, Verpackung der zu versendenden Zeitungen u. s. w. zu zahlende Summe. Der Rabatt wurde zwischen dem Verleger und dem Postmeister frei vereinbart und meistens nach bestimmten Procentsätzen des Erlaßpreises des betreffenden Blattes berechnet. In noch nachweisbaren Fällen stieg er bis zu 25 pCt. des letzteren;

2. die Provision, welche, wie schon bemerkt, in einem Zuschlage zu dem Erlaßpreise bestand, also vom Zeitungsbezieher zu tragen war. Diese Gebühr fiel zum Teil, gegebenenfalls also neben dem Rabatt, dem Postmeister am Verlagsort, zum Teil demjenigen am Absatzort zu

Bezüglich der Höhe der ganzen Provision bestanden bis zum Beginn des zweiten Jahrzehnts des laufenden Jahrhunderts keinerlei Vorschriften. Es war vielmehr den Postmeistern überlassen, ihre Provisionsanteile nach eigenem Ermessen festzusetzen. Man ging hierbei von der Ansicht aus, daß das Interesse der Amtsvorsteher an der Erhaltung und Erweiterung der Zeitungsbesorgung dem Publikum ausreichenden Schutz gegen Uebertheuerung gewähre. Erstmals bei Einverleibung des Herzogtums Sachsen in die preußische Monarchie wurde die Vorschrift erlassen, daß die Postmeister in dem neuen Landesteil den Beziehern inländischer Zeitungen regelmäßig

hielten die Postmeister in der Regel nur ein Exemplar der „Thorner“ oder der „Warschauer Zeitung“. Das ließen sie

---

nicht mehr als die Hälfte und nur ausnahmsweise drei Viertel des Einkaufspreises als Provision in Ansatz bringen dürften. Im Jahre 1818 wurde diese Vorschrift dahin geändert, daß die Provision für inländische Zeitungen höchstens einem Drittel, für ausländische Blätter höchstens der Hälfte des Einkaufspreises gleichkommen dürfe.

Anderweit bestanden aber derartige Normen für die Festsetzung der Provisionsgebühren nicht. Unter solchen Umständen erscheint es erklärlich, daß sich die Bezugspreise für dieselben Blätter in den einzelnen Orten sehr verschieden stellten, obwohl Transportkosten, welche allein eine Verschiedenheit hätten rechtfertigen können, der Gebührenfreiheit der Postmeister wegen, überhaupt nicht in Betracht kamen. Es kosteten z. B. im Jahre 1818 aufs Vierteljahr: die Vossische und die Spenersche Zeitung in Berlin 28, in Cleve 38, in Cöln 40, in Aachen 48, in Danzig 60 Groschen; die Cölnische Zeitung in Cöln 20, in Halberstadt 22, in Aachen 27 und in Minden 40 Groschen; die Breslauer Zeitung in Breslau selbst 30, in Danzig 48, in Neiße 54 und in Paderborn 60 Groschen.

Trotzdem muß schon damals der Bezug der periodischen Preßerzeugnisse durch Vermittelung der Postanstalten vor allen anderen Bezugsarten erhebliche Vorteile geboten haben. Denn gegen Ende des vorigen Jahrhunderts war in Preußen nicht nur der unmittelbare Verkehr zwischen Leser und Verleger aufgegeben, sondern auch der Zeitungsvertrieb durch Buchhändler oder besondere Kommissionäre erloschen. Der Zeitungsbezug erfolgte nur noch im Postdebitsweg; die Postmeister sahen sich thatsächlich im Besitz eines Monopols für den Zeitungsvertrieb.

Gegen Ende des zweiten Jahrzehnts unseres Jahrhunderts war die Zahl der von den preußischen Postanstalten debitierten Zeitschriften bereits auf 388 angewachsen, unter welchen sich 145 politische Zeitungen und 243 nichtpolitische Blätter befanden.

Zu dieser Zeit machte sich der Mangel fester Vergütungssätze für den Postvertrieb der Zeitungen vermehrt fühlbar. Die Klagen über die Verschiedenartigkeit der Erlaßpreise für dieselben Zeitungen nahmen zu; noch dringlicher wurden die Beschwerden darüber, daß die Erlaßpreise seitens der Postämter allzu häufig geändert würden. Diesen Übelständen wurde durch Verfügung des preußischen Staatskanzlers vom 14. September 1820 zunächst bezüglich der beiden in Berlin erscheinenden Zeitungen (der Vossischen und Spenerschen) abgeholfen; jedes dieser Blätter sollte von da ab im Gesamtumfang des preußischen Postverwaltungs-Gebiets zu demselben Preise geliefert werden.

durch Klosterschüler spottbillig abschreiben, und diese Abschriften verkauften sie dann für den Preis der Originals, wenn mög-

---

Diesem Anfang einer Regelung des Zeitungs-Provisionswesens folgte bald eine durchgreifendere Maßnahme. Unter dem 15. Dezember 1821 erschien das Regulativ über die zukünftige Verwaltung des Zeitungswesens, begleitet von einer Ausführungs-Instruktion.

Das Regulativ bestimmte zunächst, daß Jedermann das Recht habe, seine Zeitungen unmittelbar vom Verleger zu beziehen, und zwar mittels der Briefpost unter Kreuzband gegen ein vom Verleger zu entrichtendes, auf alle Entfernungen gleich bleibendes Porto. Für die inländischen Zeitungen ward letzteres auf 4 Pfennig für den ganzen, $2^1/_2$ Pfennig für den halben und $1^1/_2$ Pfennig für den Viertelbogen der Hauptblätter, auf $1^1/_2$ bez. 1 Pfennig für den ganzen bez. halben Bogen der Beilagen festgesetzt. Für ausländische Zeitungen war kein Unterschied zwischen Haupt- und Beiblättern gemacht; die Sätze für den ganzen, halben und Viertelbogen waren auf 5, 4 und $2^1/_2$ Pfennig bestimmt.

Sodann ordnete das Regulativ die Provision für die auf dem Wege des Postdebits bezogenen Zeitungen dahin, daß an Provision zu dem Einkaufspreise nicht mehr zugeschlagen werden dürfe, als das Porto nach den oben angegebenen Einzelsätzen betragen hätte.

Über die Verteilung der Provision enthält weder das Regulativ, noch die Ausführungs-Instruktion eine Vorschrift. Eine solche wurde erst durch Verfügung des General-Postamts vom 30. November 1822 dahin getroffen, daß dem Verlags-Postamt außer dem vom Verleger zu zahlenden Rabatt ein Drittel der Provision zukommen, dem Absatz-Postamt aber zwei Drittel zufallen sollten. Durch §. 4 der Ausführungs-Instruktion zum Zeitungs-Regulativ wurde indessen eine bedeutende Schmälerung der in Rede stehenden Einnahmequelle der Amtsvorsteher eingeführt. Vom 1. Januar 1822 ab hatte jeder Postmeister, welcher mehr als 100 Thaler jährlich an Zeitungsgebühr bezog, einen nach bestimmten Prozentsätzen steigenden Teil zur Postkasse zu verrechnen. Die Instruktion sprach überdies die Absicht aus, die Zeitungsprovisionen demnächst gänzlich zur Staatskasse einzuziehen.

Dies konnte selbstverständlich nur unter Aufnahme des Zeitungsvertriebes unter die amtlichen Obliegenheiten der Postverwaltung geschehen. Einen bedeutsamen Schritt auf diesem Wege that übrigens schon das Regulativ. Es hob im §. 7 das den Postbeamten der Haupt- und Residenzstadt Berlin zustehende Recht des Zeitungsdebits auf und verfügte zum 1. Januar 1822 die Einrichtung des Zeitungskontors daselbst, welches unter der Oberleitung des General-Post-

lich noch teuerer, an ihre Leser und an ihre Kunden. Aus der Zeit des Kurfürsten Georg Wilhelm datiert auch die Entstehung der postamtlichen Zeitungsberichte. In der Hoffnung,

---

amts das Zeitungsgeschäft in Berlin für unmittelbare Rechnung der Postkasse verwalten sollte.

Gegen Ende des Jahres 1822 erschien der erste amtliche Zeitung-Preiskurant. Er brachte für jede Zeitschrift die Zahl der jährlich erscheinden ganzen, halben und Viertelbogen der Hauptblätter und der Beiblätter, die Einzel- und Jahresbeträge des „edictmäßigen Portos“, sowie den ganzen Erlaßpreis einschließlich des Zeitungsstempels. Er enthielt überhaupt 474 Nummern, und zwar 160 politische Zeitungen, darunter 73 in deutscher Sprache, 163 nichtpolitische Tages- und Wochenblätter, darunter 126 in deutscher Sprache, und 151 seltener als wöchentlich einmal erscheinende Zeitschriften, darunter 85 in deutscher Sprache. Schon der nächste, für das Jahr 1824 herausgegebene Zeitungs-Preiskurant zeigte eine größere Vollständigkeit. Er umfaßte 845 Nummern, welche in 211 politische, 353 nichtpolitische Tages- und Wochenblätter, sowie 281 sonstige Zeitschriften zerfielen. In den drei Abteilungen finden sich 98, 288 und 151, zusammen also 537 Zeitungen und Zeitschriften in deutscher Sprache. Unter sämtlichen politischen Blättern, welche in diesen ersten Preiskuranten aufgeführt sind, befand sich kein einziges mit mehr als sieben Wochenausgaben, und bei nur dreien der politischen Zeitungen betrug das edictmäßige Porto und die danach berechnete Provisionsgebühr jährlich weniger als 1 Thaler. Selbst unter den nichtpolitischen Zeitungen befanden sich nur vier, bei denen genannte Gebühr unter diesem Betrage blieb. Überhaupt waren die damaligen Zeitungs-Erlaßpreise meistens recht hoch, wozu außer der noch teueren Postbesorgungs-Gebühr und dem meist in Ansatz kommenden Zeitungsstempel die Höhe der Verlagspreise beitrug. Zieht man überdies den Unterschied in dem Geldwert in der damaligen und der jetzigen Zeit, sowie den früheren und den gegenwärtigen Umfang der Zeitungen in Betracht: so wird man selbst bei denjenigen Zeitungen, deren heutige Erlaßpreise thatsächlich höher als zu Anfang des dritten Jahrzehnts stehen, anerkennen müssen, daß die jetzigen Preise verhältnismäßig billiger sind. Der Jahres-Erlaßpreis hat sich z. B. bei der Vossischen Zeitung und bei der Königsberger Hartung'schen Zeitung von 18 auf 30 Mark gehoben; aber diese zwei Zeitungen erschienen im Jahre 1824 wöchentlich dreimal, und die Nummer war bei dem letztgenannten Blatt durchschnittlich $1^1/_2$ Bogen, bei dem erstgenannten $2^1/_2$ Bogen mäßigen Umfanges stark. Jetzt erscheinen die beiden Zeitungen wöchentlich 12mal, und das Format ist bedeutend gewachsen. Noch ungünstiger stellten sich die Erlaßpreise für die außerpreußischen

in den Besitz von Pommern zu gelangen, war der Kurfürst zwar dem Bündnisse beigetreten, welches der Kurfürst Johann Georg mit dem Kaiser Ferdinand III. am 30. Mai 1635 zu

Zeitungen, weil bei diesen die Provisionsgebühr sowohl im Ursprungs- wie im Absatz-Postgebiet voll erhoben, und unter Umständen noch Transitgebühren für ein drittes Gebiet zugeschlagen wurden. Der „Schwäbische Merkur," welcher im Jahre 1824 wie jetzt sechs Wochenausgaben hatte, kostete ehemals 34 Mark jährlich, also genau doppelt so viel wie jetzt; die (Augsburger) Allgemeine Zeitung hat ihre Wochenausgaben von 7 auf 13 vermehrt und kostet heute gleichwohl 12 Mark jährlich weniger als im Jahre 1824; die Mainzer Zeitung hat ihre Wochenausgaben von 3 auf 6 gebracht, ihr heutiger Absatzpreis beträgt aber nur 13 Mark 60 Pfennig gegen ehemals 32 Mark 50 Pfennig; bei der Wiener Zeitung ist trotz der inzwischen eingetretenen Verdoppelung ihrer Ausgaben der Absatzpreis unter die Hälfte gesunken, nämlich von 72 auf 30 Mark jährlich.

Die Ansätze des Zeitungs-Preiskurants sollten aber nicht für das berliner Zeitungskontor allein Geltung haben; es wurde vielmehr alsbald angeordnet, daß dieselben bei allen preußischen Postanstalten als die Meistbeträge der Absatzpreise zu gelten hätten. Nur für den Bezug ausländischer Zeitungen wurde nachgegeben, daß höhere Preise angesetzt werden durften, wenn die Besteller ausdrücklich einen anderen, teuereren Bezugsweg als denjenigen über Berlin, welcher der Regel nach einzuhalten sei, verlangten, oder wenn die örtlichen Verhältnisse es nötig machten, zur Vermeidung zu großer und zeitraubender Umwege sich der Vermittelung einer zwischenliegenden dritten Postverwaltung zu bedienen. Einige Jahre später wurde angeordnet, daß etwaige Ersparnisse, welche sich bei der Wahl billigerer Bezugswege für ausländische Zeitungen ergäben, den Abonnenten gutzurechnen seien.

Die Übernahme des gesamten Zeitungsdebits auf Staatsrechnung erfolgte zum 1. Januar 1825. Die Zeitungsemolumente der Postbeamten wurden von diesem Tage ab aufgehoben, Zeitungsprovision und Rabatt zur Postkasse eingezogen. Dagegen wurden den Amtsvorstehern Entschädigungen für die ihnen erwachsenden Einnahmeausfälle gewährt und Bauschsummen zur Bestreitung der Amtsbedürfnisse aus der Kasse bewilligt.

Von nun an wurde seitens der obersten Postbehörde dem Zeitungswesen, welches endlich aus der untergeordneten Stellung eines Privatgeschäfts der Postmeister zu der vollen Berechtigung eines Geschäftszweiges der Postverwaltung selbst gelangt war, erhöhte Sorgfalt gewidmet. Vor allem ergingen umfassende Anordnungen, um die Zuführung der Zeitungen an die Bezieher auf dem kürzesten Wege sicherzustellen und Unregelmäßigkeiten nach Möglichkeit fernzuhalten. Der

Prag abgeschlossen hatte, aber der noch fortdauernde Krieg zwischen Schweden und dem nunmehr vereinigten Heere der Kaiserlichen und Sachsen, die Streifzüge und Plünderungen der Siegenden und Fliehenden in der Nähe der Mittelmark und der Hauptstadt hielten die Aufmerksamkeit und Besorgnis des berliner Hofes fortgesetzt rege. Um sofort von allen Ereignissen unterrichtet zu werden, mußten die Postverwalter in Tangermünde, Havelberg, Rathenow und Spandau täglich Berichte einsenden und aus dieser Anordnung haben sich die postamtlichen Zeitungsberichte, welche seit Erlaß der Postordnung vom Jahre 1782 allmonatlich dem General-Post-Amte zu erstatten waren, über zwei Jahrhunderte erhalten, da sie erst im Jahre 1848 aufgehoben wurden. Die Postmeister mußten sich mit den einschlägigen Verhältnissen des Orts und dessen Umgebung stets auf dem Laufenden erhalten, schon um möglichst zutreffende Berichte erstatten zu können; letztere erstreckten sich auf „Witterung,“ „Zustand und Beschaffenheit der Landstraßen,“ „Preise der Konsumtibilien“ und „Höhe des Arbeitslohnes,“ Mortalität, Krankheiten, Viehseuchen, Unglücksfälle, Beschaffenheit der Fabriken, der Gewerbe und des Handels, sonstige polizeiliche und „Verwaltungs-Gegenstände,“ wichtige Militär- und Grenzsachen und schließlich um Steigen und Fallen der Posteinkünfte. Die Berichte, welche der „Staats-Zeitung“ in Berlin zur Benutzung übergeben wurden, scheinen ursprünglich den Zweck gehabt zu haben, dem Herausgeber der „Staats-Zeitung“ die Mitteilungen besonderer Korrespondenten zu ersparen. Der Redaktionsthätigkeit, welcher die Postbeamten, hiernach wenigstens mittelbar, sich zu unterziehen hatten, war

---

Preiskurant des Berliner Zeitungskontors wurde als für sämtliche Postanstalten unbedingt maßgebend erklärt.

Durch Verfügung vom 10. Dezember 1826 wurde die auf Orte ohne Buchhandlung berechnete Einrichtung getroffen, daß gewisse wissenschaftliche Wochen-, Monats- und Vierteljahrsschriften durch Vermittelung der Postanstalten zum Sortimenterpreis bezogen werden konnten.

Die Annahme von Postabonnements auf die im Orte selbst erscheinenden Zeitungen wurde im Jahre 1835 ausdrücklich gestattet. (Nach dem Post-Archiv.)

für jene Zeitung billig, vielleicht in den letzten Jahrzehnten auch ziemlich wertlos. Die Postmeister hatten vor den Zeitungsberichten eine gewisse heilige Scheu und überließen die Abfassung derselben meist ihren Postschreibern, jungen Leuten, die oft noch ohne Erfahrung und Urteil waren und ohne publizistische Bildung, sodaß die Berichte, wenigstens in der letzten Zeit ihres Bestehens, nicht anders als dürftig ausfallen konnten. Oft wurden auch Ereignisse, welche der Mitteilung wert gewesen wären, den Postbeamten nicht bekannt, und in diesem Falle galt es wohl mitunter, der Phantasie Spielraum zu geben. Denn Lokalanzeigen, welche in Ermangelung von Neuigkeiten eingesandt werden mußten, waren bei der höchsten Postbehörde nicht beliebt, auch hatte das General-Postamt wiederholt erklärt, daß es aus dem Inhalte der Zeitungsberichte auf die geistige Befähigung, die allgemeine Bildung nnd die Strebsamkeit der Berichterstatter schließen werde.

Außer der offiziellen „Staatszeitung" bestand in Berlin seit dem Jahre 1628 eine Zeitung unter dem Titel „Avisen," welche den Zweck hatte, wöchentlich oder mehrmals in der Woche dem Publikum besondere Ereignisse mitzuteilen. Friedrich Wilhelm I. verbot im Jahre 1722 diese Zeitung, erteilte jedoch zu ihrer Fortsetzung das Privilegium den Buchhändler Rüdiger, welchem jedoch der Zeitungs-Verlag bald wieder entzogen wurde, weil er mehrere Male mißliebige Sachen veröffentlicht hatte.

In Preußen wurde um jene Zeit auch das Intelligenzblattwesen eingerichtet, und das Berliner Intelligenzblatt erschien zuerst anfangs des Jahres 1727. „Se. Majestät von Preußen haben zum Behuf Ihrer Lande und Unterthanen, damit der gemeine Mann in seiner Werkstatt auch was nützliches zu lesen haben möchte, gewisse sogenannte Intelligenzzettel oder Wochenzettel auszugeben anempfohlen. Die in selbigen Anzeigezetteln befindlichen Nachrichten bestehen überhaupt in solchen Dingen, an deren zeitigen Kundschaft vielen Leuten, absonderlich im Handel und Wandel, in ihren Verrichtungen inner- und außerhalb Landesgelegen" u. s. w. Das Intelligenzblatt in Berlin hatte das Vorrecht, daß alle Anzeigen und Ankündigungen, welche

in einer der beiden berliner privilegierten Zeitungen (Vossische und Spenersche) aufgenommen wurden, vorher in dasselbe inseriert werden mußten. Intelligenz- und Adreßkomtoire und auch wohl Intelligenzblätter bestanden 1828 in Preußen außerdem in Königsberg, Danzig, Marienwerder, Gumbinnen, Stettin (für die Provinz Pommern), Breslau (für die Provinz Schlesien). Posen (für die gleichnamige Provinz), Magdeburg, Halberstadt, Naumburg, Erfurt, Münster und Dortmund. In der Rheinprovinz waren keine vorhanden. Der Debit der Intelligenzblätter erfolgte bis zum Jahre 1850 durch die Postanstalten, die erzielte Einnahme war für das neu errichtete Militär-Waisenhaus in Potsdam bestimmt. — In Sachsen wurden zu Anfang des vorigen Jahrhunderts den Postbeamten für den Debit der Leipziger Zeitung 1 bis 6 Freiexemplare bewilligt.

Nach Rüdiger erhielt das Zeitungsprivilegium der Buchhändler Voß (23. Februar 1722). Im Besitz seiner Erben befindet sich noch heute diese Zeitung.

Wenige Jahre später (den 30. Juni 1740) hatte auf Aufforderung Friedrichs II. „Haude“ in Berlin eine Zeitung unter dem Titel „berlinische Nachrichten von Staats- und gelehrten Sachen“ gegründet, die erst zu Anfang des Jahres 1875, vornehmlich infolge des damals herrschenden Gründungsschwindels, ein klägliches Ende nahm. (Es war dies die Zeitung, welche der Berliner scherzweise „Onkel Spener“ nannte, während er die „Vossische Zeitung“ noch heute die „Tante“ oder „Tante Voß“ nennt).

Haude, Buchhändler in Berlin, lieferte dem Kronprinzen Friedrich (späterer König Friedrich II.), seinen Bücherbedarf. Nach der Thronbesteigung veranlaßte ihn der junge König das „Journal de Berlin, ou Nouvelles politiques et literaires“ herauszugeben; dasselbe ging jedoch nach Jahresfrist ein.

Dann gab Haude die schon genannten „Berlinschen Nachrichten von Staats- und Gelehrtensachen“ heraus; die erste Nummer datiert vom 30. Juni 1740. Sie führte über dem gekrönten Adler den Wahlspruch: „Wahrheit und Freiheit.“ Der König selbst schrieb dann und wann einen Artikel für diese

Zeitung. Mit dem Ende des Jahres 1742 legte Haude jenen Wahlspruch ab und ersetzte ihn durch die bis zu ihrem Eingehen auf der Vignette vorhandenen Worte: „Mit Königlicher Freiheit."

Sowohl der Haude'schen wie der Vossischen Zeitung lieferte der König hin und wieder eigenhändig geschriebene Beiträge. So enthielten unterm 5. März 1767 die „Berlinischen Nachrichten" wörtlich folgende Korrespondenz:

„Wir vernahmen aus Potsdam, daß, nachdem sich am 27. Februar gegen Abend die Luft verdunkelt, aus finsteren, durch ein Gewitter, wovon man wenig Beispiele hat, zusammengetriebenen Wolken, welche den ganzen Gesichtskreis bedeckten, ein Donnerwetter mit Blitzen ausgebrochen und unter wiederholten Blitzschlägen ein Hagel gefallen ist, dergleichen man seit Menschengedenken nicht gesehen. Von zwei Ochsen, welche ein Bauer vor einem Karren, den er zur Stadt fuhr, gespannt hatte, wurde einer sogleich totgeschlagen.

Viele Leute auf der Straße sind verwundet worden; einem anderen Bauer hat der Hagel den Arm zerschlagen. Man hat auf der Straße Hagelstücke in der Größe von Kürbissen gefunden, welche erst zwei Stunden, nachdem das Gewitter aufgehört, geschmolzen sind. Dieser besondere Fall hat einen sehr großen Eindruck gemacht. Die Naturkundigen behaupten, die Luft habe diese dichten, gefrorenen Massen nicht tragen können, es wären die kleinen Körner, durch die Heftigkeit des Windes getrieben, in den Wolken zusammengestoßen und hätten ihre ausnehmende Größe erst erlangt, als sie dem Falle nahe gewesen. Es mag zugegangen sein, wie es will, so ist gewiß, daß dergleichen Begebenheiten sehr selten und fast ohne Beispiel sind."

Ein Professor der Naturlehre ging auf diese vom König gestellte Leimrute. Der gelehrte Herr fand sich durch diesen Bericht veranlaßt, über das seltsame Phänomen unter Aufbietung all' seines Wissens eine Abhandlung zu veröffentlichen. Zum Schrecken des Herrn Professors und zur Belustigung des

Publikums stellte sich aber heraus, daß die ganze Erzählung erdichtet war und zwar vom Könige selbst, welcher dadurch beabsichtigt hatte, die Aufmerksamkeit des Publikums von etwas Anderem abzulenken. Ein anderer Aufsatz von der Hand des Königs erschien in der „Vossischen Zeitung," worin auseinandergesetzt wurde, daß die Leute besser thäten, Roggen-Kaffee statt Kolonial-Kaffee zu trinken. —

Ein interessanter Streit, den die „Spenersche Zeitung" im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts mit der Postbehörde hatte, giebt ein charakteristisches Bild, wie seitens dieser Zeitung die Expedition des Blattes gehandhabt wurde.

Der damalige preußische General-Postmeister von Seegebarth richtete am 27. Juli 1809 eine Beschwerde an das Zensur-Ministerium des Inhalts:

„Der Buchhändler, Redakteur und Verleger der Haude- und Spener'schen Zeitung setzt das auswärtige Publikum durch seine große Saumseligkeit beim Abliefern der fertigen Exemplare in die dringendste Verlegenheit und so haben am 26. Dezemb. 1808 mit der Reitpost nach Königsberg, Marienwerder ꝛc. gar keine Spenerschen Zeitungen abgehen können."

Den gewissenhaften und ordnungsliebenden Seegebarth ärgerte natürlich die unverantwortliche Unpünktlichkeit des Zeitungsunternehmers, unter welcher einmal das Publikum zu leiden hatte, indem es für sein schönes Geld die Zeitung zu spät erhielt, das andere Mal der Post unzählige Scherereien und Beschwerden erwuchsen; denn die Zeitungs-Abonnenten konnten sich nicht vorstellen, daß jener Verleger nachlässig und säumig war, sondern waren vielmehr viel eher geneigt, die Bummelei beim Postinstitute und seinen Beamten zu suchen; auch waren Beschwerden hochstehender Zeitungs-Abonnenten in der Provinz zu befürchten und dem vorzubeugen, beschwerte sich Seegebarth bei der einzigen damaligen Behörde, von deren eigenartiger Stellung dem Zeitungs-Verleger gegenüber, eine Abhülfe seiner Saumseligkeit überhaupt erwartet werden konnte.

Aber Spener blieb ferner bummelig, trotz aller Bitten und

Ermahnungen der Postbehörde, ja, er war dreist genug, sich damit zu entschuldigen, daß er von hohen Behörden, namentlich vom Geheimen Staatsrat Nagler (dem späteren General-Postmeister) bisweilen sehr spät noch Artikel erhalte, welche unbedingt aufgenommen werden müßten.

Damit konnte es aber, wie Seegebarth ganz richtig hinzufügte, unmöglich seine Richtigkeit haben, da doch die Vossische Zeitung, die ganz in derselben Lage sei, ihre Postexemplare rechtzeitig abliefere, der wahre Grund vielmehr darin liege, daß man aus Knauserei zu wenig Leute in der Spenerschen Druckerei beschäftige. Am Schlusse seiner Beschwerdeschrift verlangt Seegebarth, der der humanen Ansicht war, daß man ganze Provinzen nicht so ohne Weiteres zeitungslos lassen dürfe, eine Zurechtweisung Karl Speners.

Nagler wandte sich jedoch keineswegs direkt an Spener, sondern an den betreffenden Zensor, indem er diesem mitteilte, daß er (Nagler) das pünktliche Erscheinen nicht hindere. Er möge den Redakteur nur „vor sich kommen lassen," und ihm seine, aus dem Mangel an Gehülfen herrührende „Unordnung nachdrücklich und bei Androhung unangenehmer Maßregeln" verweisen.

Von diesem an den Zensor Himly gerichteten Schreiben erhielt Seegebarth, dem damaligen bureaukratischen Gebrauche gemäß, Abschrift mit dem Bemerken: „Ich hoffe, daß durch die danach zu treffenden Veranstaltungen ferneren Unregelmäßigkeiten dieser Art vorgebeugt wird."

Es blieb aber bei Speners Unpünktlichkeit, denn bereits am 29. Januar 1810 beklagte sich Seegebarth wieder bei Nagler über Speners Geschäftsführung unter Beifügung einer Beschwerde des Postamts zu Frankfurt a. O., welches erklärte, es könne die Abonnenten nicht zufriedenstellen, namentlich nicht den „verehrten und gütigen Kommandanten, Herrn Brigade-General von Kleist, Excellenz." Jetzt ging man schärfer gegen den, gegen seine eigensten Interessen so gleichgültigen Spener vor und schärfte der Spenerschen Zeitungs-Expedition ein, sie müsse auf Grund ihres Privilegiums das auswärtige und einheimische

Publikum mit Ordnung und Pünktlichkeit befriedigen. Spener machte auch Versprechungen, und wieder berichtet Himly, der Zensor, an Nagler, den betreffenden Sektionschef des Ministeriums des Auswärtigen, und dieser Chef der Zensurbehörde, antwortete nach abermals vier Wochen dem General-Postmeister durch abschriftliche Anbeisendung des Zensor Himly'schen Berichts mit dem Zusatze, wenn Spener abermals zu Beschwerden die Veranlassung geben sollte, das Ministerium Anzeige erbitte, wobei es der Sektion allerdings wünschenswert sein würde, zu erfahren, warum und durch welche von dem pp. Spener unterlassene Mittel das Publikum doch von der „Vossischen Zeitungs-Expedition" schneller und prompter bedient werde.

Es ist eine bemerkenswerte Erscheinung und ein beachtungswerter Kontrast, die peinliche Gewissenhaftigkeit der Staatsanstalt und die Fürsorge für die Interessenten einem säumigen, sich selber schädigenden Privatunternehmer gegenüber, dessen Nachlässigkeit den pflichttreuen Seegebarth viel Kopfschmerzen bereitete. Denn bald, nachdem der General-Postmeister sich pflichtschuldigst für die hochschätzbare Mitteilung bei Nagler bedankt hatte, sah sich Seegebarth abermals genötigt, „von gleichwohl wieder vorgekommenen Fällen das Gegenteil höheren Orts" zu berichten.

Der brave Seegebarth machte in der Sache allerdings einen bedenklichen, aber verzeihlichen Fehler, indem er von einem Ministerium Abhülfe begehrte, unter welchem zwar die Zensur, keineswegs aber die Zeitungs-Versendungs-Angelegenheiten standen.

Während die Vossische Zeitungs-Expedition zu keinerlei Beschwerden Veranlassung gab, hatte das General-Postamt Ende Mai 1810 abermals Klage darüber zu führen,

„daß die angerühmten Anstalten und Vorrichtungen der Haude- und Spener'schen Zeitungs-Expedition zur Beschleunigung des Zeitungsdruckes noch immer sehr mangelhaft"

seien und

„daß der ganze Kurs (über Hamburg), auf welchem dem Gesandten die berliner Zeitungen nach Amsterdam zugesandt

würden, zwischen den 17. und 20. Mai aufgehalten werden mußte, lediglich, weil Spener nicht rechtzeitig geliefert hatte"

(Das war allerdings eine „auch nicht üble Maßregel," die Post drei Tage aufzuhalten, damit Herr von Knobelsdorf seine Zeitung bekam; indessen „Eile mit Weile" mochte wohl damals ab und zu das Motto bei der Postbeförderung sein; jedenfalls hatte es Spener noch weniger eilig bei Beförderung seiner Zeitung, als die Post.)

Spener wies in seiner Replik auf eine notwendige Preiserhöhung des Abonnements auf seine Zeitung hin; dann trat Schweigen ein, bis Ende Juli 1810 Seegebarth nochmals beschwerdeführend auftrat, nachdem das Hofpostamt endlich zum ersten Male sich zu der That ermannt hatte, die Posten vom 28. und 31. Juli ohne Spener'sche Zeitungen abgehen zu lassen.

Es ist ganz ungeheuerlich und heutzutage kaum faßlich, was dazumal so ein Verleger einer privilegierten Zeitung dem Publikum zu bieten sich erlauben konnte, ohne sich selbst geschäftlich zu ruinieren.

Aber bei dem Zurücklassen der Spener'schen Zeitung an den genannten Tagen ließ es Seegebarth auch diesmal nicht bewenden. Es erging vielmehr wieder eine Epistel von ihm an die schon genannte Zensurbehörde, worauf diese nun (unterm 3. Aug.) eine Verfügung erließ, in welcher die Spenersche Zeitungs-Expedition zum so und so oftesten Male „derlei Unregelmäßigkeiten und Nachlässigkeiten nachdrücklichst untersagt werden" und derselben in geradezu kindlicher Weise vorgehalten wird, daß sie es vermeiden müsse, die Abonnenten in der Provinz zu schädigen, die ja dadurch die Zeitungen einen Posttag zu spät erhielten.

Herr von Seegebarth erhielt natürlich wiederum Abschrift von dem neuen Rüffel Spener's, und Spener legte den Rüffel zu den übrigen. Jedenfalls aber illustriert der Seegebarth-Spener'sche Zeitungsstreit unser preußisches Post-Zeitungswesen im ersten Jahrzehnt unseres Jahrhunderts und regt zu einem Vergleiche des damaligen primitiven Post-

Verkehrs mit dem heutigen weltverkehrsmäßigen, exakten, zu dem er sich nach noch nicht acht Jahrzehnten entfaltet hat. —

Kehren wir von dieser Abschweifung, die wir im Anschluß der Entstehungsgeschichte der „Spenerschen Zeitung“ uns zu machen genötigt sehen und mit der wir der Entwickelung der periodischen Presse Berlins in der Zeitfolge ein wenig vorgegriffen haben, zur Zeit Friedrichs des Großen zurück.

Von Friedrich II. ist der Ausspruch bekannt: „Zeitungen, wenn sie interessant sein sollen, dürfen nicht geniert werden“, — und unter seiner Regierung wurden sie denn auch nicht geniert. Nur allgemeine oder Landes-Kalamitäten mochte er nicht gern besprochen wissen, wie er z. B. verbot, daß einer großen Feuersbrunst, welche in Königsberg i. Pr. vorgekommen war, in den Zeitungen Erwähnung geschah. Es war eben sein Wunsch, im Auslande die Meinung zu verbreiten, daß in keinem Staate soviel Glück, innere Zufriedenheit und bürgerliches Wohl zu finden sei, als im Staate Preußen.

Unter Friedrich Wilhelm II. erging am 19. Dezember 1788 ein Edikt, welches die Zensur einführte, jene Präventiv-Maßregel (Vorbeugungs-Maßregel), wonach die Veröffentlichung der Gedanken-Erzeugnisse durch den Druck von vorheriger amtlicher Prüfung abhängig gemacht wurde. Damit begann eine vieljährige Beschränkung der Presse, namentlich der Tagespresse.

Die Zensur ist in Deutschland übrigens noch älteren Ursprungs. Schon im Jahre 1530 preßte Kaiser Karl V. dem augsburgischen Reichsrate eine Art Zensur-Ordnung ab.

Die Zensur zerstört das Recht auf Mitteilungen der Gedanken, ohne welche die Denkfreiheit wertlos ist; das Recht zu denken und zu schreiben wird der Allmacht der jeweiligen Inhaber der Staatsgewalt unterworfen und von ihrem Belieben, beziehentlich den ihr untergeordneten Organen abhängig gemacht. Die Staatsgewalt beraubt sich durch die Zensur zugleich des wirksamen Mittels, vorhandene Übelstände und die Wahrheit zu erkennen und macht sich dagegen für das mit ihrer Erlaubnis Gedruckte im In- und Auslande mit verantwortlich. Dem

Volk aber nimmt sie nicht nur den wichtigsten Hebel der Bildung, sondern auch die Mittel zum Schutze seiner natürlichen und verfassungsmäßigen Rechte und zur Abwehr gegen Beamtenwillkür und gegen ungerechte und unbillige Maßregeln. — Die beste Zensur gegen litterarische Erzeugnisse, welche den öffentlichen Geschmack und die Sittlichkeit verletzen, übt das Publikum selbst aus, und der sicherste und mächtigste Schutz einer guten Regierung ist die Publizität (Öffentlichkeit).

Hatten die Ereignisse während der französischen Revolution zu einer verschärften Handhabung der Zensurvorschriften Veranlassung gegeben, so waren die auf die Revolution folgenden Kriege auch nicht geeignet, eine freiere Bewegung der Presse zu begünstigen; denn unter dem Geräusch der Waffen konnte von einer Fortentwickelung auf geistigem Gebiete überhaupt nicht die Rede sein.

Unter der französischen Gewaltherrschaft durften die deutschen Zeitungen nichts anderes sein, als das Echo französischer Stimmen und diese überdies nur laut werden nach einer Richtung hin, welche dem Kaiser gefiel. Als Offizier hatte Napoleon I. die Preßfreihet hochgehalten, als Konsul kam sie ihm ungelegen und als Kaiser haßte er sie und verfolgte er freisinnige Meinungs-Äußerungen mit blutiger Rache. So hörte er, als er ein großer Cäsar wurde, auf, ein großer Bürger zu sein.

Auch nach den Befreiungskriegen waren die Verhältnisse einem großen Aufschwunge des Zeitungswesens nicht besonders günstig. Immerhin nahm dasselbe doch nach Besiegung der Fremdherrschaft einen gewissen Anlauf; es entstanden unter Anderem Kotzebue's „Russisch-deutsches Volksblatt“ in Berlin, Niebuhr's „Preußischer Korrespondent“, der „Rheinische Merkur“ von Görres 1814—16, Bertuchs und Frorieps, später Wieland jun.'s Oppositionsblatt, Wetzel's fränkischer Merkur, Seybold's „Neckarzeitung“, Brockhaus' „deutsche Blätter,“ der „deutsche Beobachter“ von Röding und Bönzenberg in Hamburg; allein die von Metternich geleitete Bundestags-Politik, der sich auch Preußen sehr bald anschloß, die Beschlüsse von Karlsbad im Jahre 1819 suchten ein System von Zwangsmaßregeln (Kon-

zessionssystem) gegen die Presse durchzuführen und insbesondere ihre Zufluchtsstätten in den freisinnigen Kleinstaaten, wie Weimar sowie in Bayern, Würtemberg und Baden zu vernichten.

In den sogenannten demagogischen Umtrieben erblickten die Regierungen eben gefährliche, gegen die innere Ruhe und Sicherheit, gegen die öffentliche Ordnung und die bestehende Verfassung sowohl des ganzen deutschen Bundes, als der einzelnen Bundesstaaten gerichtete revolutionäre Bestrebungen, weshalb sie glaubten, gegen den gefürchteten Mißbrauch der Presse vorbeugende Maßregeln treffen zu müssen. Durch den vorerwähnten Bundesbeschluß vom 20. September 1819 wurde daher für den ganzen deutschen Bund die Anordnung getroffen, wonach alle Zeitungen und Schriften von weniger als zwanzig Bogen der vorgängigen Zensur unterlagen.

Gleichzeitig erhielt die Bundes-Versammlung die Ermächtigung, Zeitungen und Schriften aus eigener Autorität durch einen Ausspruch, vor welchem keine Appelation stattfand, zu unterdrücken. Der Redakteur einer unterdrückten Zeitung durfte binnen fünf Jahren in keinem Bundesstaate bei der Redaktion einer ähnlichen Zeitung wieder zugelassen werden. Verbote gegen Zeitungen und Schriften ergingen in immer ausgedehnterem Umfange. Nicht nur die sämtlichen Verlagsartikel einiger Buchhandlungen wurden verboten, sondern auch die sämtlichen Schriften einzelner Schriftsteller, sowohl die bereits erschienenen, als auch die, welche künftig noch erscheinen möchten. Das Bundesgesetz vom 5. Juli 1832 verbot ganz allgemein alle außerhalb des Bundes in deutscher Sprache erscheinenden Zeitungen. Die Ausdehnung der Verbote hatte zur Folge, daß mit verbotenen Zeitungen ein ausgedehnter Schmuggel betrieben wurde. Es gab Leute, welche aus heimlicher Verbreitung derselben ein heimliches Geschäft machten und so lange sie nicht ertappt wurden, war es auch ein sehr einträgliches Geschäft. Manche wertlose Schrift erlangte erst dann Abnehmer und wurde mit wahrhafter Begierde gesucht und gelesen, wenn sie so glücklich war, von einem Verbote betroffen zu werden; denn verbotene Früchte schmecken bekanntlich am besten.

Die Gerechtigkeit erfordert übrigens hervorzuheben, daß es in Preußen an Allerhöchster Stelle Wille war, die Zensurvorschriften mit möglichster Milde gehandhabt zu sehen. Die Verordnung vom 18. Oktober 1819 bezeichnete als Zweck der Zensur demjenigen zu steuern, was den allgemeinen Grundsätzen der Religion zuwiderlaufe, zu unterdrücken, was die Moral und gute Sitte beleidige, dem fanatischen Herüberziehen der Religionswahrheiten in die Politik und der dadurch entstehenden Verwirrung der Begriffe entgegen zu arbeiten, endlich zu verhüten, was die Würde des preußischen Staates oder der übrigen Bundesstaaten verletzen könne. Dagegen hob die Verordnung ausdrücklich hervor, daß durch die Zensur keine ernsthafte und bescheidene Untersuchung der Wahrheit gehindert, noch den Schriftstellern ungebührlicher Zwang auferlegt, noch der freie Verkehr des Buchhandels gehemmt werden solle. Leider wurde aber die wohlmeinende Absicht gar häufig durch die Taktlosigkeit und Beschränktheit engherziger und verrosteter Zensoren vereitelt, welche immer, den Mantel nach dem Winde gerichtet, der vom hohen Bundestage herwehte, königlicher sein wollten, als der König und katholischer, als der Papst. So kann es denn nicht Wunder nehmen, daß die Zeitungen sehr bald durch vollständige Dürftigkeit sich auszeichneten. Während ein Teil der Blätter vorsichtig höheren Winken folgte, flüchteten sich die übrigen Zeitungen von dem Gebiete der Politik auf das der Ästhetik, der Kritik, der Litteratur, ja der bloßen Unterhaltung. Selbst die Erschütterungen der Julirevolution von 1830 waren nicht im Stande, in die deutsch-politische Tagespresse Leben und Bewegung zu bringen. Zwar enthielten die Zeitungen eine ausschließlich für Politik bestimmte Abteilung. Den Stoff für dieselbe aber entnahmen sie meistens dem Auslande, und so konnte es kommen, daß noch nach dem Jahre 1840 die deutschen Zeitungsleser über die öffentlichen Einrichtungen z. B. in China und Japan besser unterrichtet waren, als über die im eigenen Vaterlande.

Ohne Zweifel hätte das Unterdrückungs-System noch länger fortbestanden, wenn nicht inzwischen und in den nächsten Jahren

auf anderem Gebiete eine große Revolution vor sich gegangen wäre, die für den Journalismus von den tiefeingreifendsten Folgen sein mußte. Diese Revolution wurde durch die Einführung der Eisenbahnen, der Dampfschifffahrt und kurze Zeit darauf durch Einführung der elektrischen Telegraphen herbeigeführt. Nicht blos, daß das Postwesen dadurch einen neuen Aufschwung nahm, daß die Entfernungen verkürzt, die Bewegung der Waren und Personen gesteigert wurde, es trat nunmehr auch unter dem Einflusse dieser modernen Kommunikationsmittel in allen den Staaten, wo sie zur Ausführung gebracht wurden, eine geistige Umwandlung der Nationen ein.

Die Schnelligkeit, mit welcher unter Hülfe jener Verkehrsmittel Personen und Nachrichten, die Länder und Meere durcheilten, steigerte in allen Völkern und Volksklassen das Bedürfnis nach geistigem Verkehr, nach freiem Austausch der Gedanken und Meinungen, nach rascher Kenntnis aller wichtigen Ereignisse, und keine einzelne Regierung war mächtig und stark genug, diese frische geistige Strömung zu hemmen und einzudämmen. Überall wichen vielmehr auch die Regierungen, die sich am hartnäckigsten der Zeitströmung entgegenstemmten, Schritt vor Schritt zurück. In Deutschland begann bereits 1840 mit der Thronbesteigung Friedrich Wilhelms IV. der Zensurdruck nachzulassen, und das gesteigerte Bewußtsein ließ immer lauter und unwiderstehlicher die Forderung nach Preßfreiheit erschallen, bis die Dinge im Jahre 1848 (18. März) zum gewaltigen Durchbruch kamen und die Revolution in Deutschland und Österreich (Februar) die definitive Aufhebung der Zensur bewirkte.

Es begann die Ära der Preßfreiheit, unter welcher an Stelle der Präventiv-Maßregeln (der vorsehenden, vorbauenden) die Repressivmaßregeln (die abwehrenden, hemmenden) traten.

Die Preßfreiheit ist das Anerkenntnis der Notwendigkeit und der Macht des Journalismus. Die Regierungen kommen zu der Einsicht, daß es für sie ein viel gefährlicherer Zustand ist, wenn ihre Gegner nur im Stillen operieren; daß

die freie Besprechung staatlicher Gebrechen und Übelstände der Staatsgewalt selbst von Nutzen, daß durch die Unterdrückung der öffentlichen Diskussion sie sich selbst die Einsicht und Kenntnis von den Wirkungen ihrer Maßregeln und Politik verschließen und daß auf diesem Wege der vorhandene Gährungsstoff nicht entfernt wird, sondern nur um so gewaltsamer auf einem anderen Punkte zum Ausbruch kommt. —

Es war selbstverständlich, daß, als im Jahre 1848 die Beschränkungen der Presse aufgehoben wurden, die politische Tageslitteratur äußerlich an Umfang und zum Teil auch innerlich an Gehalt zunahm. Sie erhielt einen Aufschwung, wie er vorher gar nicht geahnt worden war.

Urplötzlich entstanden, nachdem durch das Gesetz vom 17. März (1848) unbeschränkte Freiheit der Presse gewährt worden, neue Zeitungen in so großer Anzahl, daß die Besorgnis erwachte, es möge des Guten auf einmal zu viel werden. Indessen entschliefen von denjenigen Zeitungen, welche ihre Entstehung lediglich der Aufregung des Augenblicks verdankten oder nur den Zweck hatten, die Organe extrem politischer Parteien zu sein, die meisten wieder, als die Aufregung sich legte und mit der Auflösung der Parteien die Aufgabe der betreffenden Blätter fiel.

War vorher das politische Interesse auf die Hauptstadt vereinigt und fand dasselbe fast nur dort einen nennenswerten Ausdruck, so wurde es nach Gewährung der Preßfreiheit allgemeiner, und heute macht die politische Presse der größeren Provinzialstädte der in der Hauptstadt eine ehrenvolle Konkurrenz. Wenigstens sein Wochenblättchen hat in unseren Tagen jedes Städtchen des deutschen Reiches. —

Der politische Rückschritt vom Jahre 1850 griff zu verschiedenen Mitteln, um die Macht der freien Presse zu beschränken und sie sich dienstbar zu machen. Die Zeitungsstempelsteuer, im Jahre 1816 in Preußen eingeführt, 1848 aufgehoben, wurde am 2. Juni 1852 wieder eingeführt und durch das Gesetz vom 26. Juni 1861 auf 1 Pfennig für 400 Quadratzoll festgesetzt.

Die Zeitungs-Kautionen, 1848 ebenfalls aufge-

haben, mußten bereits nach der Verordnung vom 30. Juni 1849 wieder bestellt werden und die Verordnung vom 5. Juni 1850 erhöhte sie in den drei ersten Abstufungen von 500 bis 1000 Thaler.

Alle Zeitungen politischen Inhalts und solche, deren Inhalt die soziale Frage berührte, waren kautionspflichtig, also sozusagen alle, auch die Fachblätter, denn bei ihnen wußten die Herren Lektoren irgend ein Pünktchen herauszufinden, in welchen dieselben den sehr dehnbaren Begriff der sozialen Frage berührten und 2500 Thaler Kaution in den größeren Städten für Wochenblätter und 5000 Thaler für öfter als dreimal in der Woche erscheinende Zeitungen war eine Daumschraube für nicht begüterte Zeitungs-Unternehmer. Das preußische Gesetz über die Zeitungskautionen und das über die Stempelsteuer — spielte immer mehr das Zeitungswesen in die Hände der Kapitalisten, auch wohl der Spekulanten und vertrieb daraus mehr und mehr den Idealismus.

Das Preßgesetz knüpfte ferner die Herausgabe einer politischen Zeitung an die Erteilung einer behördlichen Konzession (Erlaubnis), die je nach der politischen Gesinnung des Bewerbers gewährt oder versagt werden konnte. Es hielt den Vergleich mit der kurz vor dem Jahre 1848 gehandhabten Zensur kaum aus. Es behielt auch der Verwaltungsbehörde das Recht vor, die mißliebigen Blätter zu verwarnen, zu suspendieren und zu unterdrücken und ihnen den Postdebit ganz oder teilweise zu entziehen, d. h. der Minister des Innern war ermächtigt, außerhalb des preußischen Staates erscheinende Druckschriften zu verbieten und die Postanstalt, nach Umständen die Annahme und Ausführung derartiger Blätter abzulehnen. Diese Ermächtigung der Postverwaltung erlosch mit dem Gesetze über das Postwesen vom 5. Juli 1856, welches bestimmte, daß, so lange überhaupt die Post mit dem Debit von Zeitungen sich befaßte, keine politische Zeitung davon ausgeschlossen, noch bei Normierung der Zeitungs-Provision nach verschiedenen Grundsätzen verfahren werden solle. Die gleiche Bestimmung, für die Zeitungen von der höchsten Wichtigkeit, ist

auch in das Gesetz über das Postwesen des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867 übergegangen. Inzwischen war, an Stelle der oktroyierten Preßverordnungen von 1849 und 1850, mit Zustimmung der Kammer unterm 12. Mai 1851 ein Preßgesetz hervorgegangen, dessen wesentliche Bestimmungen waren: persönliche Konzession zum Betriebe einer Buchhandlung oder einer Buchdruckerei nach abgelegter Prüfung; — die Konzession konnte infolge richterlichen Erkenntnisses nach mehrmaligen Verurteilungen zurückgezogen werden —; Einreichung eines Exemplares der Bücher und Zeitschriften vor ihrer Ausgabe; Nennung des Druckers, Verlegers und Redakteurs auf den Druckschriften; Kautionsleistung (wie schon bemerkt) für Zeitschriften, welche politische, religiöse oder soziale Fragen behandelten und Stellung eines verantwortlichen Redakteurs. Die Verwaltungsbehörden konnten zwar Beschlagnahmen verfügen, aber die Aburteilung der Preßvergehen gehörte vor die ordentlichen Gerichte.

Mit dem 1. Juli 1874 trat das deutsche Reichspreßgesetz für den Umfang des deutschen Kaiserreiches in Kraft. Dieses Gesetz hob die Zeitungs-Kautionen, sowie Stempelsteuer auf. Es bedarf zur Herausgabe einer Zeitung der Konzession schon nach den sonstigen Gesetzen nicht mehr; dagegen ist der Zeugniszwang und manches andere, eine absolute Preßfreiheit Beschränkende mit übergegangen.

Trotz der Befreiung von Preßstempel und Zeitungskaution hob sich anfangs das deutsche Zeitungswesen übrigens quantitativ doch nur in bescheidenem Maße; allein schon im II. Quartale stellte sich eine energische Reaktion ein, und von den 457 neugegründeten Zeitungen sind nur 125 über die ersten Angstwochen hinausgekommen. Besonders bemerkenswert war aber, daß die neugegründeten Organe fast ausschließlich der Fachlitteratur und der Lokalpresse zu gute kamen. Beispielsweise tauchten in Berlin allein 53 neue Journale auf, 39 waren davon aber bald wieder von der Bildfläche verschwunden, und am 1. Januar 1876 zählte die deutsche Reichshauptstadt nur 22 Zeitschriften mehr, als ein Jahr zuvor. Nichts desto-

weniger marschierte Berlin an der Spitze der periodischen Presse, denn von den 4174 deutschen Zeitschriften, welche die Post-Zeitungs-Preisliste für 1876 bot, erschienen nicht weniger als 298 in Berlin, von denen 4 zwölfmal, 2 siebenmal, 32 sechsmal, 1 fünfmal, 6 dreimal, 19 zweimal und 84 einmal wöchentlich erschienen.

Die zweite Stelle nahm erst die deutsche Buchhändlerstadt Leipzig mit 174 Zeitungen ein, dann folgte (Wien mit 154), München mit 60, Stuttgart mit 54, Hamburg mit 47, Breslau mit 41, Frankfurt a. M. mit 33, Hannover mit 25, Köln mit 22, Karlsruhe mit 19, Magdeburg mit 14 Zeitungen u. s. w. Aus der kleinen Schweiz kamen 147, aus Amerika 39, aus London nur 2 deutsche Zeitungen. —

Von den 4174 deutschen Zeitungen erschienen damals 2 achtzehnmal, 15 dreizehnmal, 26 zwölfmal, 1 elfmal, 1 zehnmal, 81 siebenmal, 572 sechsmal, 1 fünfmal, 19 viermal, 474 dreimal, 768 zweimal, 1107 einmal wöchentlich, die übrigen seltener oder unbestimmt. —

Im Jahre 1867 wurden in Berlin 22 Zeitungen und Druckschriften polizeilich in Beschlag genommen, im Jahre 1865 45 Zeitungen und 6 Druckschriften.

Die Konfiskation einer Zeitung gehört für die damit Befassung habenden Postbeamten zu den arbeitsvollsten Tagen, wenn die Beschlagnahme erst auf der Post verfügt wird. Die eben erst formierten Zeitungs-Packete, welche täglich nach Tausenden zählen, müssen auf dem Post-Zeitungs-Amte wieder aufgeschnürt und die verdächtigen Nummern wieder herausgenommen werden. Man kann sich nun erst denken, welche Arbeit und Störung im Postbetriebe die Öffnung der Zeitungs-Packete und Päckchen, die Wiederverschnürung und Wiederverklebung in einem Eisenpostwagen verursachen, wo es ohnehin alle Hände voll zu thun giebt. Gelingt dieses Geschäft nicht, so werden seitens der Eisenbahn-Postbureaus die betreffenden Zeitungs-Packete mit Zetteln beklebt, aus welchen die Postanstalten am Bestimmungsorte ersehen, welche Zeitung konfisziert worden ist. Am nächsten Tage strömen dann aus allen

Richtungen der Windrose nach dem Zentralpunkte die Konfiszierten wieder zusammen. —

Ein näheres Eingehen auf einzelne größere Zeitungen ist hier nicht unsere Aufgabe, da wir lediglich die Zeitungs-Geschichte in Bezug auf die öffentliche Verkehrs-Vermittelungs-Anstalt „die Post“ zu behandeln haben. Wohl aber müssen wir der wichtigen Rolle gedenken, welche in der Gegenwart im Zeitungswesen der „Telegraph“ einnimmt.

Der Urheber des ersten Zeitungs-Telegraphen-Bureaus ist ein Deutscher, **Reuter** mit Namen. Dieser unermüdliche Mann, durch dessen Hand Depeschen aus allen Enden der Welt gehen, ist in Kassel geboren.

Als Jüngling kam Reuter zu einem Bankier zu Göttingen in die Lehre. Später wandte er sich nach Berlin und wurde Buchhändler, doch scheint ihn damals das Glück nicht besonders hold gewesen zu sein. Als im Jahre 1849 ein Zeitungs-Korrespondenz-Bureau in Aachen errichtet wurde, sehen wir Reuter unter den ersten Beamten desselben. Aachen war damals der natürliche Zentralpunkt der telegraphischen Korrespondenz zwischen den beiden vornehmsten Städten des Kontinents, Berlin und Paris. Aber noch fehlte die Verbindung zwischen Aachen und Brüssel, und um die Neuigkeiten des Eisenbahnzuges zu überholen, wandte Reuter Kuriertauben an — bis die Verbindung zwischen Berlin und Paris vollständig hergestellt war.

Aber der unternehmende Mann strebte nach Höherem. Er wollte nicht blos die Neuigkeiten des Erdteils, sondern die der ganzen Welt sich dienstbar machen, und dazu war London der geeignetste Platz. Dorthin wandte er sich und versorgte die großen Häuser, die City mit seinen Nachrichten. Als im Jahre 1851 das erste unterseeische Kabel zwischen Dover und Calais gelegt war, suchte er den Telegraphen in den Dienst der Tagespresse zu nehmen.

Längere Zeit wollte man aber seine Depeschen in den Zeitungen nicht benutzen. Die Blätter glaubten, ohne sich nicht etwas zu vergeben, nicht ein und dieselben Depeschen wörtlich überein-

stimmend bringen zu können. Doch schon vor Beginn des italienischen Feldzuges sollte die öffentliche Aufmerksamkeit auf die Reuterschen Telegramme gelenkt werden und zwar waren es die von Napoleon III. am 1. Januar 1859 an den österreichischen Gesandten gerichteten, verhängnisvollen Worte, welche das Reutersche Telegraphenbureau bekannt machte. Noch im Jahre 1858 schickte Reuter einen Monat lang seine telegraphischen Depeschen an alle Zeitungen Londons gratis, und bald fand man, daß sie stets die Wahrheit mitgeteilt. Ein ganzes Jahr lang hatte die „Times“ Reuters Depeschen bald gebracht, bald zurückgelegt.

Am 9. Februar 1859 publizierte sie jene historischen Worte des ehemaligen Kaisers Louis Napoleon, welche den italienischen Krieg gegen Österreich zur Folge hatten.

Diese Worte waren um 1 Uhr Nachmittags in den Tuilerien gesprochen worden und um 2 Uhr desselben Nachmittags brachte sie eine dritte Ausgabe der „Times“ in die City und an die Börse. Dieser Tag war der entscheidende Tag für Reuter und während die franko-italienischen Waffen triumphierten, feierte auch Reuter sein Magenta und Solferino. Über die letztere Schlacht brachte er an einem Tage drei telegraphische Depeschen, zwei aus dem Lager der Franzosen und der Italiener, die dritte aus demjenigen der Österreicher.

Seit jener Zeit wurde Reuter eine englische Zeitung nach der andern zinsbar, und bald folgten auch die auf dem Festlande nach. Er verstand es aber auch, alle Schwierigkeiten auf die Seite zu schaffen, die sich seinen Erfolgen entgegenstellten. Wo die Telegraphen nicht hinreichten, da wußte sich Reuter auf dem schnellsten Wege die benötigten Notizen zu verschaffen und zuletzt ist es ihm gelungen, den berühmten „Expreß“ der „Times“ zu überholen, und wenn wir jetzt jenes Weltblatt in die Hand nehmen, so haben wir die Genugthuung, zu sehen, daß sein wichtigster und unentbehrlichster Mitarbeiter — ein blinder Hesse ist.

Auch an anderen Weltplätzen entstanden telegraphische Korrespondenz-Bureaus. In Berlin stand geraume Zeit das Wolff'sche Telegraphen-Bureau allein da, bis im

Jahre 1867 ein Herr Albers das Telegraphenbureau für Norddeutschland gründete.

Dies Bureau hat indessen nur kurze Zeit bestanden.

Auch an anderen Plätzen haben sich Zeitungs-Telegraphen-Bureaus entwickelt. Wir gedenken nur der Agens Havas in Paris und der Nordischen Telegraphen-Kompagnie von Pape und Rée in Hamburg und verzeichnen, daß zuerst die „Kölnische Zeitung" ihre eigene Telegraphen-Verbindung mit Berlin einrichtete. Ihr folgten die „Schlesische", „Magdeburger", „Frankfurter" 2c. andere Zeitungen. Auch ein gewisser Hirsch begann in Berlin ein Telegraphenbureau einzurichten, das aber vornehmlich für Börsenleute vorhanden ist.

Über die Mängel des offiziellen Telegraphen-Bureaus in Berlin berichtete schon auf dem zweiten deutschen Journalistentage zu Leipzig Dr. Hermann Becker (der spätere Ober-Bürgermeister von Köln), damals Mitredakteur der rheinischen Zeitung, indem er zur Beseitigung des staatlichen Monopols einerseits und der drückenden Herrschaft des Wolff'schen telegraphischen Bureaus die Gründung von Konkurrenz-Unternehmen empfahl. Es wurden damals auch mehrere Resolutionen angenommen, zuerst die von Becker, welche sich dahin aussprach, daß die Aufhebung des staatlichen Monopols auch im Interesse der deutschen Tagespresse dringend geboten sei, sodann eine Resolution von Brockhaus, daß ein Telegraphen-Bureau der deutschen Zeitungen gegründet werden solle, unterdessen aber der Vorort des deutschen Journalistentages die Wahrung der allgemeinen Interessen gegenüber den bestehenden Bureaus ins Auge fassen möge, endlich die von Engel, die Versammlung möge aussprechen, daß die Leistungen der in Deutschland bestehenden Telegraphen-Korrespondenz-Bureaus den gerechten Anforderungen der Zeitungen nicht entsprachen.

Bei solchen leeren Resolutionen ist es bis auf den heutigen Tag geblieben. —

Im Verlaufe unserer Mitteilungen wiesen wir nach, wie die Zeitungen durch die Post gewissermaßen großgezogen wurden und welch' bedeutenden Anteil das Postwesen und seit drei

bis vier Jahrzehnten der Telegraph an dem Aufblühen der periodischen Presse hatten. Jetzt freilich ist der Journalismus den Kinderjahren längst entwachsen und bedarf der Post nur noch als eins der vielen jetzt bestehenden Beförderungsmittel und als Verlags- und Bestellanstalt, nicht mehr zur Berichterstattung, aber die Bezeichnung „Post“ tragen, abgesehen von den Blättern, welche das Postwesen behandeln, wie die ehemalige „deutsche Post“ in Berlin, die „Post“ und die „Österreichisch-ungarische Post“ in Wien, das Journal „des Postes“ in Paris, „Posta Közlenyi“ in Pest, das „Post-Official-circular“ in London u. a. m., verschiedene politische Zeitungen und nicht-politische Zeitschriften, wie „die Post“ und die „deutsche Post“ in Berlin, „Postzeitung“ in Augsburg, „Norddeutsche Post“ in Parchim, „Postillon“ in Marbach, „Morning Post“ in London, „Post-Magazin“ (eine Versicherungs-Zeitschrift) in London, „Aftenposten“ in Christiania, „Post och Inrikes Tidningar“ in Stockholm, „Dybböl Posten“ in Sonderburg, „Flyv-Posten“ und „Morgenposten“ in Kopenhagen, „Postheiri“ in Solothurn; auch für Post „Kourier.“

Man sieht hieraus, daß die Zeitungen sich mehr und minder ihres Ursprunges oder doch des Aufschwunges, den sie durch die Post erhalten haben, wohl bewußt sind. — In neuerer Zeit haben auch außer Fachjournalen, wie der ehemalige „Reichs-telegraph“, politische und andere Zeitungen den Namen „Telegraph“ angenommen; wir erwähnen nur „Daily-Telegraph.“

Die Verbreitung der Tagespresse ist heute, wie ehemals, in erster Linie die Aufgabe der Post. Die Zeitungspreisliste der deutschen Reichspost für 1888 wies allein 6661 in deutscher Sprache erscheinende Zeitungen und Zeitschriften nach, während die Zahl der in allen fünf Weltteilen erscheinenden periodischen Druckschriften sich auf 41 000 belief. Und diesen gewaltigen Aufschwung hat das Zeitungswesen erst in den letzten Jahrzehnten genommen; denn noch im Jahre 1848 zählte man z. B. in Österreich-Ungarn nur wenig über 800 in deutscher Sprache erscheinende periodische Blätter, während es deren heutzutage im Donaureiche ca. 3500 giebt

und in ähnlichem Verhältnis hat die Zahl der Zeitungen in allen anderen zivilisierten Ländern zugenommen. Am großartigsten in jeder Beziehung hat sich das Zeitungswesen wohl in den Vereinigten Staaten von Nordamerika entwickelt, wo ja überhaupt alles ins Große, ja Riesenhafte geht. Im Laufe eines Jahrhunderts ist in Nordamerika die Zahl der periodischen Druckschriften von 87 auf ca. 9000 gestiegen, wobei allerdings berücksichtigt werden muß, daß die Menge der Zeitungen durchaus noch keinen Schluß auf die Zahl ihrer Leser gestattet, denn die meisten nordamerikanischen Preßerzeugnisse haben nur lokale Bedeutung und oft kaum eine Auflage von 300 Abzügen. Dafür besitzen freilich eine Anzahl der amerikanischen Zeitungen eine um so großartigere Auflage, von denen z. B. der New Yorker „Sun“ in einer Auflage von 180000 Exemplaren erscheint; die „New York Tribune“ und der „New York Herald“ setzen 90000 bis 100000 Exemplare ab, „New York Weekly“ und „New York Ledger“ drucken jedes Blatt in etwa 120000 Exemplaren, und eine in Boston erscheinende Kinderzeitung erreicht eine Höhe von etwa 510000 Exemplaren.

Nach einer Statistik des Pariser „Figaro“ erscheinen in Europa rund 20,000 Zeitungen. Was die Anzahl anlangt, — nicht aber den durchschnittlichen Wert — steht Deutschland mit 5500, darunter 800 täglichen, obenan. Sodann kommt Großbritannien mit 4000, darunter 800 täglich erscheinenden, und Frankreich mit zusammen 4092, aber nur 360 Tagesblättern. Italien hat 1400 Blätter; es erscheinen davon 200 in Rom, 140 in Mailand, 120 in Neapel, 94 in Turin und 79 in Florenz und als das älteste italienische Blatt wird die „Gazzetta die Genova“ genannt. Österreich-Ungarn publiziert 1200 Blätter, davon 150 täglich. Spanien hat ungefähr 850 Blätter, wovon ein Dritteil politische, Rußland nur 800, wovon 200 auf Petersburg und 75 auf Moskau kommen. Mehrere der russischen Blätter erscheinen in drei Sprachen, vier in französischer, drei in deutscher, zwei in lateinischer und zwei in hebräischer Sprache, daneben einige in der Sprache der Polen, Finnen, Tartaren und Georgier. In Griechenland erscheinen über 600

Zeitungen, davon 54 in Athen, in der Schweiz 450, in Holland und Belgien je 300. Der Weltteil Asien hat 3000 publizistische Organe, davon kommen nicht weniger als 2000 allein auf Japan; die einzigen Organe in China dagegen, welche nicht von den Residenten in den Vertragshäfen herausgegeben werden, sind der „Ning-Pao," offizielles Organ für Pekink, „Chen-Pao" und der „Hu-Pao" in Sanghai und das im letzten Jahre in Korea ausgegebene Regierungs-Journal. Drei Blätter erscheinen in Französisch-Cochinchina und eines in Tonking „l'Avenir du Tonkin". Alle übrigen auf Asien gezählten Organe, mit Ausnahme von sechs persischen, erscheinen in Indien. In Afrika erscheinen nur 200 Zeitungen, wovon 30 in Egypten, die übrigen in den französischen und englischen Kolonien. Von den 12,500 in den Vereinigten Staaten Nordamerika's (davon 100 täglich) erscheinenden periodischen Zeitungen ist das älteste Blatt die „Boston News" zuerst 1794 erschienen. Nicht weniger als 120 Blätter werden in den vereinigten Staaten von Negern herausgegeben, das älteste derselben, der „Elevator", erschien zuerst vor achtzehn Jahren. Kanada hat 700 Zeitungen, worunter viele französische und im Süden steht die argentinische Republik an erster Stelle mit 60 Blättern. Australien hat 700 Zeitungen, die Sandwichs-Inseln 8, wovon 5 in englischer, 3 in der Eingeborenen-Sprache erscheinen. Von den aufgeführten 35,000 periodischen Zeitschriften erscheinen 16,500 in englischer 7800 in deutscher, 6850 in französischer, 1600 in spanischer und 1450 in italienischer Sprache. — Die Zahl sämtlicher Zeitungen der Erde beträgt etwa 35,000. Nimmt man die Zahl der auf der Erde lebenden Menschen auf eine Milliarde an, so ist also auf 28,000 Köpfe ein Blatt zu rechnen.

VII. Abteilung.

Zur Geschichte der Briefgeheimnis-Verletzungen im ehemaligen deutschen Reich.

Um den Charakter und die allgemeine Tendenz der österreichischen Politik (vergangener Zeiten) kennen zu lernen — dürfte es fast genügen, zu erfahren, in welcher Weise die Post zu Polizeizwecken ausgenutzt wurde. Man verübte Betrügereien, wie sie kaum die reichste Phantasie erfinden kann; die Geschicklichkeit der Hand, die Chemie, Mechanik, die Kunst des Fälschens spielten gleichzeitig eine Rolle.

Man öffnete die Briefe, schrieb sie ab und unterschob perfide Schreiben, in denen Handschrift, Schreibweise und Überschrift des Absenders mit wunderbarer Kunst nachgeahmt waren.

Österreichs Brief-Inquisition reicht bis zum Anfang des 16. Jahrhunderts zurück.

Schon Maximilian I. soll sie angewendet haben, um die Anschläge der Flamänder und Mailänder, sowie Ränke deutscher Fürsten kennen zu lernen.

Karl V. erspähte auf diese Weise fast alle Verabredungen der protestantischen Stände. Philipp, Landgraf von Hessen, der davon nichts ahnte, hatte seinen Briefwechsel mit den Reichsständen, in dem er in beschimpfenden Ausdrücken vom Kaiser sprach, schwer zu büßen.

Die Diplomatie wollte durch die Briefspionage hinter die Geheimnisse und Anschläge anderer Höfe gelangen. Schon Dr. Martin Luther sprach sich im Jahre 1528 energisch gegen die Anwendung derartiger Mittel durch Herzog Georg von Sachsen aus und stellte Geld- und Briefdiebstahl in eine Linie. In „Dr. Martin Luthers Schrift von heimlichen und gestohlenen Brieffen, sampt einem Psalm, ausgeleget widder Hertzog Georgen zu Sachsen, 1528“ heißt es wörtlich: „So dieser Brieff, nach Hertzog Georgens Meynung, mein ist, das freilich genannter

Hertzog George dafür halten soll und mus, er habe das meine bey sich widder Wissen und Willen, so der Herr dazu ist? Ja, wer hat yhm die Macht gegeben solch frembd Gut nicht allein bei sich zu halten, sondern auch damit zu handeln und zu gebaren mit Frevel und Gewalt, als mit seinen, nach allem Muthwillen, zu unüberwindlichen Schaden vnd Nachtheil seines Herrn; denn er läßt diesen gestohlenen, geraubten und gefangenen Brieffe durch den Druck ausgehen, mich damit zu unterdrücken und sich zu erheben. Wenn ich einen Brieff hette aus Hertzog Georgen Canzeley bekommen, widder seinen Wissen und Willen, und handelte damit widder seine Ehre und Glimpff, wie sollte yhm das so hertzlich gefallen? Odder wenn ich tausend Gulden einem Kaufmann inne hette, widder seinen Wissen und Willen; und bekennet dasselbige nicht allein, sondern pochet und trotzet darauf, yhm damit zu Grunde zu verderben? Ja, sind Brieffe nicht Güter? Lieber, wie wenn es sich begebe, daß mir oder dir an einem Brieffe mehr denn tausend Gulden gelegen wäre? Solt nicht solcher Brieff so wert und lieb seyn als tausend Gulden? Dieb ist ein Dieb, er sey Geld-Dieb oder Brieffe-Dieb."

Zur Zeit des Schmalkaldischen Bundes wurde die Kunst, die Briefe aufzufangen, zu öffnen und wieder zu versiegeln, von den Jesuiten und Spaniern bedeutend vervollkommnet und fand nun eine unbegrenzte Anwendung. Als der Mannesstamm der Jagellonen 1572 durch den Tod Sigismund August's erlosch und Maximilian II. nach der Krone Polens trachtete, da erhielt der deutsche Ober-Postmeister den Befehl, den Botschafter des Papstes, Kardinal Maroni, bei dem man eine schlechte Gesinnung gegen den deutschen Monarchen voraussetzte, unterwegs zu verhaften. Man nahm ihn wirklich, und zwar auf ziemlich rohe Weise, gefangen und bemächtigte sich seiner Papiere, welche den Kaiser wenig erbauten. Selbst der Briefwechsel der kaiserlichen Feldherren wurde wenig geachtet. Unter Rudolph II. beklagte sich der General Lazarus Schwendi, der bei Hofe in großer Gunst stand, daß der Postmeister Viehhauser seine Briefe behielte oder erbräche. Wallenstein, der ähnliche Manöver fürchtete, war

vorsichtig genug, niemals Etwas zu schreiben, was ihn bloßstellen könnte. Unter Kaiser Leopold wurde die Sache in ein System gebracht. Regelmäßig erbrach und unterdrückte man erforderlichen Falles die Briefe, die das Publikum der Ehrlichkeit der Verwaltung anvertraute. Auf diese Weise erhielt das wiener Kabinet über die Politik Frankreichs, des deutschen Reiches und der deutschen Fürsten, wie über die ungarischen Angelegenheiten eine Menge kostbarer Nachweise. Während des spanischen Erbfolgekrieges und während der Ränke, die den Wahlen für den polnischen und für den schwedischen Thron vorangingen, waren ihm diese systematischen Unterschlagungen von großem Nutzen. Das Privilegium, welches dem Hause Thurn und Taxis hinsichtlich der Briefbeförderung verliehen war, erleichterte diese Briefspionage und Unterschlagung bedeutend. Von Ostende bis Hermannstadt, von der Ostsee bis Triest sprengten seine Kuriere Tag und Nacht dahin. Österreich war es, welches das große Glück dieses Hauses begründet und Kaiser Ferdinand II., der es während des dreißigjährigen Krieges in den Grafenstand erhoben hatte, aus dem es bald zum Fürstenstande aufstieg. Diese Familie war daher den Habsburgern treu ergeben und von Herzen gut österreichisch.

Zwischen Philipp von Hessen und Herzog Heinrich dem Jüngern von Braunschweig-Lüneburg gab die Verletzung des Briefgeheimnisses den Anlaß zu großen Differenzen (1539), und Gustav Adolph zählte unter den Gründen, welche ihn zur Kriegserklärung gegen den Kaiser bewogen, in erster Linie die völkerrechtswidrige Eröffnung seines Briefes an den Fürsten von Siebenbürgen auf. In § 2 des Art. 29 der Wahlkapitulation von 1690 mußten die Reichsstände dem Kaiser die treue Bewahrung des Briefgeheimnisses zur ausdrücklichen Pflicht machen. — Obgleich das Haus Habsburg die Familie von Thurn und Taxis erhoben, ihr das Postmonopol im Reiche verliehen hatte, so bewilligte es ihr im eigenen Staate doch diese Gunst nicht. Es gab mit der einen Hand und versagte mit der anderen.

Oesterreich wollte seinen eigenen Postdienst haben, den man

nicht zu seinem Nachteil mißbrauchen könne. Es beauftragte, wie wir wissen, das gräfliche Haus Paar, auf den inneren Straßen des Landes Posten einzurichten. (Man vergleiche unser Kapitel „Geschichte des österreichischen Postwesens".) Da seine Kuriere nicht über die Grenze gingen, so blieben der Direktor und seine Beamten der Aufsicht der Regierung unterworfen. Die Thür des „Schwarzen Kabinetts" war ihnen verschlossen. Diese öffnete sich allein den Taxis, welche die in jenem Kabinett stattfindenden Arbeiten zu leiten hatten; „man nahm ihnen daher in Österreich den ehrenhaften Teil des Dienstes und ließ ihnen den schimpflichen" — bemerkt ein französischer Schriftsteller.

Einer ihrer Beamten arbeitete im „Schwarzen Kabinett" von Wien. Diese große Werkstätte der List stand mit den übrigen, welche das Haus Thurn und Taxis, Oesterreich zu Gefallen, überall geschaffen hatte, in inniger Verbindung. In den Mittelpunkten des Verkehrs, an den wichtigsten Punkten der deutschen Straßen bestanden geheimnisvolle Anstalten, die man Brieflogen nannte. Die wichtigsten befanden sich in Frankfurt a. M., Regensburg, Augsburg, Nürnberg, Eisenach, in den Hansastädten und in den Residenzen der geistlichen Kurfürsten.

Sobald die Briefe ankamen, wurden die wichtigsten aus dem Beutel genommen, geöffnet und nach Abschrift des Inhalts wieder versiegelt. Dies Geschäft der Spionage und der Fälschung wurde nur zu Gunsten der Habsburger betrieben. Selbstverständlich belohnten diese die Arbeiter (Logisten) reichlich und bewiesen ihnen ein großes Vertrauen. Sie stachelten ihren Eifer und erkauften sich ihr Schweigen. Um diesen Zweck besser zu erreichen, ließ man diese wenig ehrenvolle Beschäftigung vom Vater auf den Sohn übergehen. Die Erben übten sich von Jugend auf in den Handgriffen ihres Amtes. Die Familie Eberl war von Rudolph II. bis Joseph II. thätig; sie wohnte in Stockerau an der Donau, nördlich von Wien. Ein Eberl, Lucas, der zweite des Namens und Kurier, führte gewisse Aufträge der zartesten Natur so glücklich aus, daß man ihn zum

Postmeister ernannte, Matthias II. adelte ihn sogar im Jahre 1612. Einer seiner Nachkommen, der Postmeister Franz Eberl, führte das polnische Heer und die Reichstruppen durch den Wiener Wald und durch das Gebirge des Kahlenberges zu der Stelle, wo Franz von Lothringen lagerte. Noch im J. 1790 besaß die Familie Eberl die Loge von Stockerau. Diese geheimen Agenten Österreichs bildeten nach und nach eine Aristokratie zweiten Ranges. Viele wurden geadelt, wie die Appelmann Eggerde, Guggenberger und Pollauer. Andere wurden Freiherren, wieder andere in den Grafenstand erhoben; ihre Söhne und Neffen traten in das diplomatische Korps. Die Freiherren Lillien, Kurzrock, die Treuenfeld und Westerhold machten auf diese Weise ihren Weg.

Den deutschen Fürsten konnte es auf die Dauer nicht verborgen bleiben, wie man die Briefe auf der Post behandelte. Sie lernten allmählich das System des kaiserlichen Hauses kennen und begannen bald auf eigene Rechnung davon Gebrauch zu machen. Hannover, Kursachsen und Mecklenburg nahmen der Familie Thurn und Taxis ihr Vorrecht auf ihren Gebieten und richteten auch Logen ein, in welchen nunmehr auch ihrerseits das Briefgeheimnis verletzt wurde, so daß in ganz Deutschland ein Wetteifer an Unehrlichkeit stattfand.

August der Starke von Sachsen begünstigte dieses unsaubere Gewerbe, welches sein Sohn durch seinen Minister Brühl zur Vollendung brachte. August der Starke und der berüchtigte Graf Brühl trieben dies schmachvolle Handwerk, mit Hülfe des nachmals von ihm selbst wegen seiner Mitwissenschaft abgethanen kursächsischen Hofrats von Siepmann, der dieses Treiben in einer eigenen Schrift: „Despotenlaunen für geheime Expeditionen“ der Mit- und Nachwelt enthüllt hat. Siepmann, in Brühls Diensten, ließ auf Verabredung mit dem polnischen General-Kronpostmeister alle eingehenden und zur Absendung bestimmten Briefe in der „geheimen Expedition“ sich vorlegen, um auszuspähen, welche Anhänger Stanislaus unter dem polnischen Adel hatte. Siepmann brachte Nächte lang mit Brieferbrechen zu und soll sogar vom Postmeister zu Lublin eine Wohnung im

Posthause eingeräumt erhalten haben, um dort durch Eröffnung von Briefen einer Verschwörung des Adels gegen August III. König von Polen und Kurfürst von Sachsen, auf die Spur zu kommen. Später wurden der Sekretär, der Schreiber und der Koch in der preußischen Gesandtschaft zu Warschau bestochen, um hinter die preußischen Depeschen zu kommen. Konnte man am Posttage nicht fertig werden, so änderte man in den Briefen und in den Antworten auf dieselben das Datum. Der Postmeister in Großenhain mußte beim Eintreffen der Post das berliner Paket sofort erbrechen und die für den preußischen Gesandten in Dresden bestimmten Briefe durch eine Staffette an Siepmann vorausschicken, worauf dieser sie vor der Ausgabe der berliner Post dem Ober-Postdirektor zurücklieferte. Weil die dreifach versiegelten Briefe nicht geöffnet werden konnten, ohne daß man die Verletzung merkte, mußte sie ein Baron mit Hauptmanns-Charakter, Namens Scheel, von neuem schreiben. Da später Briefe in Chiffern kamen, bestach Siepmann den Kammerdiener des Gesandten und ließ durch den Hofschlosser Nachschlüssel zum Schreibtische des Gesandten anfertigen um in den Besitz des Schlüssels der Chiffern zu gelangen. Als Graf Brühl sich beim preußischen Gesandten hierauf verplapperte, brannte der Kammerdiener durch, der Baron verschwand spurlos und der Gesandte erhielt neue Chiffern. Siepmann hatte auch die Briefe der unzufriedenen sächsischen Offiziere zu erbrechen. Zuletzt bemächtigte sich aus Furcht vor Entdeckung Graf Brühl der Papiere Siepmanns.

Friedrich der Große rächte sich an seinen Feinden, indem er ihnen mit Hülfe des Polizeibeamten Moczeleine Schlingen gleicher Art legte. Die anderen Fürsten ahmten einem solchen Beispiele nach. Bayern wußte die Eröffnung der Briefe sehr geschickt zu betreiben. — Die oberste Leitung der Posten wurde häufig einem Diplomaten anvertraut, und ebenso häufig bildeten sich die Postmeister zu Diplomaten aus.

Österreich hatte eine solche Routine erlangt, daß es darin eine unbestreitbare Überlegenheit behauptete. Friedrich der Große erfuhr nie, daß Fürst Kaunitz seine Depeschen früher las, als

sein Gesandter in Wien. Sie waren ebenso wie die französischen in Chiffern geschrieben, aber das wiener Kabinett besaß den Schlüssel dieser rätselhaften Charaktere schon seit langer Zeit. Joseph von Beer, österreichischer Polizeidirektor und Hofrat, ein Mann, der selbst in Beziehung auf Geldausgaben die ausgedehntesten Vollmachten besaß, hatte — mit Ausnahme zweier — alle Kuriere des berliner Kabinetts bestochen. Die ungetreuen Boten erhielten Summen, welche sie vor Mangel schützten.

An der böhmischen Grenze war ein Haus an einem Orte und in einer Weise erbaut worden, wie es den Zwecken des „Schwarzen Kabinetts" entsprach. Bloß die Vertrauten der Verwaltung hatten dort Zutritt und mehrere wohnten darin. Sie erwarteten den Kurier von Berlin, ließen ihn in ihren eigenen Wagen steigen, öffneten sein Felleisen, während die Pferde im raschesten Laufe dahinsprengten, entsiegelten die Depeschen unmerklich, lasen sie und schrieben die wichtigsten Stellen ab. An gewissen Orten hielt der Wagen, immer aber nur einige Minuten. War die Arbeit beendet, versiegelte man die Briefe wieder und schloß das Felleisen. Diese Manipulation erforderte die vollendetste Geschicklichkeit. Vor Langengersdorf, der letzten Poststation auf der Straße nach Wien, befand sich ein geheimnisvolles Haus; dort trennten sich die Biedermänner, und jeder eilte seinem Ziele zu. Drei Stunden später nahm der preußische Gesandte seine Depeschen in Empfang, deren Abschrift sich bereits in den Händen des Kaunitz befand. Ein Flügel der Hofburg in Wien, die sogenannte Stallburg, diente dort den in geheimnisvolles Dunkel gehüllten Arbeiten der Brief-Inquisition.

Hauptsächlich waren es Neapolitaner und Franzosen, die man zu dem sauberen Geschäfte benutzte, weil man ihre höhere Geschicklichkeit und Verschmitztheit aus Erfahrung kannte. Sie betrieben ihr Gewerbe denn auch mit dem vollendetsten Talent. Nicht genug, daß sie die Briefe mit einer ganz erstaunlichen Gewandtheit öffneten und wieder versiegelten, ahmten sie auch die Schriftzüge nach, schrieben falsche Briefe, gaben falsche Ratschläge und betrogen Absender und Empfänger auf das schänd-

lichste. Ihre Arbeit erforderte übrigens eine so große Anspannung des Geistes, soviel Sorgfalt und Geschwindigkeit, daß mehrere dadurch den Verstand verloren. Man bezahlte sie so gut, daß sie mit ihren Familien in Überfluß leben konnten; aber man behandelte sie mehr als Staatsgefangene, wie als Beamte. Die Polizei verlor sie nie aus dem Auge; sie wußte genau, wie sie lebten, wie viel sie ausgaben, welche Erholungen sie sich gönnten, wer ihre Verwandten und wer ihr Umgang war, sowie, wer sie und ihre Kinder besuchte. Man zwang sie, mit den Beamten der Kanzlei und des kaiserlichen Kabinetts eine abgeschlossene Gesellschaft zu bilden. Fremde, besonders Diplomaten, die sich in diesen Kreis einschleichen wollten, wurden so brutal daraus entfernt, daß sie den Versuch nicht wiederholten. Jeden Morgen fand der Kaiser auf seinem Schreibtische einen Rapport darüber, was jeder von ihnen tags zuvor gemacht hatte. Sie waren unfreier fast als Soldaten und Mönche.

So groß übrigens ihre Geschicklichkeit auch war und so streng sie überwacht wurden, so kamen doch von Zeit zu Zeit einige Verstöße vor, die Aufsehen erregten und Beschuldigungen hervorriefen; 1762 fiel der Briefwechsel Preußens und Rußlands über Polen und den Türkenkrieg einem höheren Beamten zu Mainz in die Hände. Der preußische Geschäftsträger von Dietz wurde davon unterrichtet, und da er heftiger Gemütsart war, so ließ er seinem Unwillen freien Lauf.

Karl VI. nahm der Familie Paar die Oberleitung der österreichischen Posten, die er dem Staate zuwenden wollte, auf eine höchst listige Weise. Er fragte nämlich eines Tages den Leiter dieses Unternehmens, was ihm dasselbe jährlich einbringe. Da der Graf keine Hinterlist ahnte und sich nicht den Anschein geben wollte, als ob er ein ungeheueres Einkommen bezöge, so antwortete er: „60,000 Gulden.“ Der Kaiser nahm ihn beim Worte. „Ich gebe Ihnen 66,000 Gulden mehr,“ sagte er, „lasse Ihnen Ihren Titel, Ihre Wohnung im Postgebäude und das Recht, die Hauptbeamten zu ernennen; ich gebe Ihnen ferner einen Anteil an dem Gewinne, den die Extraposten ge-

währen und andere Vorteile mehr; aber die Post darf Ihnen nicht ferner gehören."

Einem solchen Anerbieten von einer solchen Seite konnte der Graf seine Zustimmung, so gern er's auch mochte, nicht versagen, und der Staat brauchte dies nicht zu bereuen, denn schon unter Maria Theresia lieferte die Post eine jährliche Einnahme von 200,000 Gulden.

Joseph und Leopold schafften die „Schwarzen Kabinette" nicht ab; sie benutzten sie vielmehr dazu, die Ränke der Reaktion kennen zu lernen und deren Pläne zu vereiteln. Erst die vernichtenden Niederlagen von Ulm und Austerlitz setzten den Brieferbrechungen ein Ziel. Während der Besetzung Wiens durch die Franzosen, die vom 15. November 1805 bis zum 13. Januar 1806 dauerte, war die geheimnisvolle Werkstätte der Stallburg eine der ersten Merkwürdigkeiten, die der Fürst Talleyrand sehen wollte. Die Gräfin Rombeck, eine Schwester des Grafen Cobenzl, führte ihn mehrmals darin umher. —

Das Jahr 1814 gab dem Hause Thurn und Taxis sein gefährliches Monopol zurück*) und die österreichische Regierung beeilte sich, ihre alten Manöver mit neuen Kräften wieder zu beginnen.

Nach den Befreiungskriegen wurden die Brieflogen fast überall wieder eingeführt und mit Instrumenten und chemischen Mitteln, welche die moderne Wissenschaft lieferte, versehen. Die frankfurter und die eisenacher wurden für die Liberalen zu einem verhängnisvollen Mittelpunkte der Ausspähung. In Wien aber arbeitete die Hauptmaschine und dort wurden die furchtbarsten Schlingen gesponnen. Abends Schlag 7 Uhr schloß sich die Postanstalt und die Briefwagen schienen abzufahren. Sie begaben sich aber in einen Hof des kaiserlichen Palastes, woselbst schwere Thore sich sogleich hinter ihnen schlossen. Dort befand sich das „Schwarze Kabinett", die Stallburg.

*) Am Ende des Jahres 1810 hatte es auf dem Boden des vormaligen deutschen Reichs nicht weniger als 31 verschiedene Postverwaltungen gegeben.

Da öffnete man die Briefbeutel, sortierte die Briefe und legte diejenigen bei Seite, welche von Gesandten, Bankiers und einflußreichen Personen kamen. Der Briefwechsel mit dem Auslande zog meist ganz besondere Aufmerksamkeit auf sich. Die Siegel wurden abgelöst, die wichtigsten Stellen kopiert und die Briefe mit teuflischer Geschicklichkeit wieder verschlossen.

So groß übrigens die Gewandtheit der zahlreichen Beamten auch war, so verging doch immer eine geraume Zeit und man wurde vor 11 Uhr abends, häufig sogar vor 1 Uhr morgens nicht fertig. Dann erst fuhren die Wagen im Dunkel der Nacht von dannen.

Wie viel Unglückliche mögen die Opfer dieses Verfahrens geworden sein. Wie viele mögen einige unvorsichtige Zeilen durch Stockprügel oder im Kerker gebüßt und ihre Familien nie wieder gesehen haben! Man wird es nie erfahren. Der Metternich'schen Politik war das Leben der Menschen ebenso wenig wert, wie die Moral. Das „Schwarze Kabinett" ging mit der geheimen Polizei Hand in Hand. Es half ihr Verschwörer entdecken und die Meinungen, wie die Parteien überwachen.

Die wiener und die französischen Briefspione unterstützten sich unter einander, namentlich unter Villèle, der diese Manöver sehr liebte. Dieser französische Diplomat unterstützte auch Österreich bei dessen geheimen Nachforschungen mit Eifer. Ganz besonders richtete sich die Aufmerksamkeit der Vertrauten auf die Freimaurerlogen: die falschen Brüder verloren kein Wort, welches dort gesprochen wurde, und die kleinste Unvorsichtigkeit hatte oft die traurigsten Folgen. Villèle lieh der österreichischen Regierung ein ganzes Geschwader von Ausforschern, die in Rom, Florenz, Neapel, Padua, Ferrara, Lucca, Turin, Venedig und Mailand thätig waren. —

Wie vor der französischen Invasion, so fand Kaiser Franz auch noch 1814 jeden Morgen den Bericht des „Schwarzen Kabinetts" und den der geheimen Polizei auf seinem Schreibtische vor. Nach dem Aufstehen hörte er zuerst die Messe, welche bis 7 Uhr dauerte. Sobald diese Zeremonie beendet war, beeilte er sich, die anklagenden Blätter zu lesen. Die ga-

lanten Abenteuer der Diplomaten, die Ereignisse in verdächtigen Häusern, die Hauptstellen wichtiger Briefe fand er da verzeichnet. Man vergaß nichts, denn der Kaiser liebte die Klatschereien; sie bildeten seine Hauptunterhaltung.

Die ganze schwarze Magie verschlang ungeheure Summen, denn man mußte das erforderliche Personal ganz tüchtig bezahlen. Die österreichischen Finanzen, deren Zustand gar manche Abhülfe nötig machte, litten darunter; aber verschiedene Leute fanden dabei ihre Rechnung. Ein berühmter Staatsmann und ein großes Bankhaus benutzten des „Schwarze Kabinett," die Postverwaltung und die geheime Polizei, um an der Börse mit sicherem Erfolg zu spielen.*) Als 1828 der Krieg zwischen Rußland und der Pforte drohte, erwarteten die Vertrauten des Ministers den türkischen Kurier in Fischamend, der zweiten Poststation von Wien nach Konstantinopel, bestachen ihn, daß er seine Reise verzögere, kamen zwei bis drei Tage früher in Wien an, als er und brachten den Börsenspielern frische und zuverlässige Nachrichten, von denen diese bald einen ungeheueren Vorteil zogen. —

Die Postämter in den böhmischen Bädern waren in den zwanziger Jahren durchweg Filialen des „Schwarzen Kabinetts" und oft nur Anstalten zur Mißachtung des Briefgeheimnisses.

Von einem dieser Postmeister (Logisten) wird eine köstliche Anekdote noch heute erzählt:

„Lebte da in einem Bade ein gar übereifriger Postgewaltiger, jeder Zoll ein Metternich'scher Beamter, dessen zottige, noch von keinem Orden bedeckte Hochbrust schwarzgelber Patriotismus wie keinem Zweiten schwellte und der von seiner Amtsthätigkeit die Ruhe Europa's abhängig wähnte. Dazu wurde er in seinem geheimen Amtspatriotismus von einer

*) Ähnliches hat man später (1872 in Frankfurt a. M.) versucht, indem jüdische Bankiers Telegraphenbeamte bestachen, das Depeschengeheimnis zu brechen. Es waren dies die Bankiers Auerbach, Werner und Jourdan. Sie wurden nur zu Geldstrafen von 500, 400 und 200 Thaler wegen Beamtenbestechung verurteilt; Gefängnis oder Zuchthaus würde empfindlicher für solche Verbrecher sein.

edeln Gattin unterstützt; ihre zarten Finger lösten die fremden Siegel und ihre scharfen Augen prüften mit hochnotpeinlichem, kritischem Verständnis den Inhalt der Briefe, wobei sie sich mehr auf die Entschleierung der delikatesten Privatgeheimnisse verlegte, während der ärarische Gatte nach hohen Staatsaktionen schürfte.

Graf E . . . . . ., der ungarische Magnat, der zur Opposition im pester Landtage gehörte, hatte im vertrauten Kreise schon längst die Vermutung ausgesprochen, daß auch seine Briefe, obgleich er mit dem allmächtigen Staatskanzler verschwägert war, erst die Quarantaine des Postmeisters passieren müßten, bevor sie in seine Hände gelangten.

Es galt eine Wette.

Da trifft eines Tages auf dem Postamte für den Grafen E . . . . . . ein voluminöser Brief ein, auf dessen Adresse mit mysteriöser Vorsorglichkeit und in roter Tintenschrift ausdrücklich angeordnet ist: „Nur eigenhändig zu übergeben!“

Die Spürnase des Postmeisters wittert sofort revolutionäre Morgenluft. Nur eigenhändig und dazu noch rote Tinte, das gilt wenigstens eine Staatsumwälzung! Auf eigene Faust, ohne erst den Befehl seines prager Vorgesetzten abzuwarten, öffnet er den Brief des Grafen E . . . . . . Der Postmeister fühlt sich bereits als Retter der Gesellschaft, ein Stern leuchtet in seinen Träumen von dem krebsroten Postfrack, eine Gehaltszulage ist ihm gewiß.

Wer malt aber den Schrecken unseres Logisten, unseres Beherrschers aller Postpferde, als er das P. S. (post scriptum, Nachschrift) des ihm ganz unverständlichen Briefes erschaut, in dem es heißt: Apropos, noch eine lokale Neuigkeit für Dich: Euer Postmeister wird als unbrauchbar pensioniert; das Aktenstück liegt schon beim Hofrat K. in Prag, der noch scherzend sagte: Der Postmeister in — bad ist unter allen seinen Rossen das größte. . . .

Fünf Minuten später nahm der Postmeister Extrapost und jagte gen Prag. Noch staubbedeckt, gegen alle Subordination, stürzte er in das Bureau des Hofrats K . . . ., der in den

weitesten Kreisen als Grobian sich eines unbestrittenen Rufes erfreute, und beschwört ihn, die Pensionierung rückgängig zu machen.

Der Hofrat ist vor allem grob, dann erstaunt, dann wieder grob und verhagelt den Postmeister, der es gewagt, ohne Urlaub seinen Posten zu verlassen und Briefe an Personen zu öffnen, die ihm nicht angewiesen sind: er sei ein Esel, und Niemand habe an seine Pensionierung gedacht; denn er sei im Grunde genommen ein ganz tüchtiger Beamter.

Der Postmeister schwankte jahrelang wie eine geknickte Lilie umher, und jahrelang konnte er nicht einmal den blauen Himmel ohne Frösteln anschauen, der ihm nur wie ein riesiger blaugrauer Pensionsbogen erschien." —

Von den Fällen, wo die Staatsweisen zu den rohesten Mitteln griffen, um hinter politische Geheimnisse zu kommen, ist der berüchtigtste der rastatter Gesandtenmord. Die österreichische Regierung ließ nämlich die frechen französischen Gesandten, welche am 28. April 1799 vom Kongreß zu Rastatt abreisten, durch Szekler-Husaren überfallen, ihrer Papiere berauben und (bis auf einen, welcher entrann,) totschlagen.

Die damaligen Lenker des Wiener Kabinetts, Thugut und Lehrbach, suchten nämlich hinter gewisse Geheimnisse zu kommen. In der Eile nun und auf die bloße Vermutung hin, daß vielleicht Papiere von Max Joseph von Pfalz-Zweibrücken, die gegen ihn und vielleicht auch gegen Preußen zeugen würden, sich bei ihnen vorfänden, ließ Lehrbach die Gesandten umbringen. Diese aber hatten alle wichtigen Papiere schon verbrannt oder dem preußischen Gesandten, Grafen Görtz, anvertraut, und man fand nichts. Das Verbrechen geschah wenige hundert Schritte vor der Stadt; Robeyrot und Monnier wurden erschlagen, Jean Debry rettete sich schwer verwundet. Das Verbrechen war, wie Hormayr sagt, zugleich ein Fehler. —

Eine andere Geschichte, die von noch größerer staatsmännischer Bestialität zeugt, ist folgende: Ein Diplomat, der als Paire von Frankreich gestorben ist, machte an einem der ersten italienischen Höfe als Gesandter die Erfahrung, daß seine geheimsten De-

peschen verraten wurden, und daß namentlich der Hof eines benachbarten Landes davon Kenntnis erhielt. Aber die sorgfältigste Überwachung führte ihn zu keinem weiteren Resultate, als zu der Entdeckung, daß die Verräterei von dem Orte ausging, wo er akkreditiert war und oftmals durch seine eigenen Agenten vermittelt wurde. Er ließ daher dem nächsten Kurier bei einem übelberüchtigten Orte auflauern und den armen Teufel, der in der hellen Mondnacht vorüber traben wollte, durch einen wohlgezielten Schuß in den Sand strecken. Der Depeschensack, der sofort dem Kurier abgenommen und dem Gesandten zugestellt wurde, lieferte dem letzteren nun bei der Durchsicht den Beweis, daß der Verräter seinem eigenen Kabinett angehörte. Der Gesandtschafts-Sekretär wurde nun in aller Stille abgesetzt, die Wittwe des Kuriers erhielt eine Pension, die Ermordung ihres Mannes wurde auf Rechnung der Banditen geschoben — und die Niederträchtigkeit war vertuscht. —

Daß übrigens beim ehemaligen deutschen Bundestage ebenfalls eine Art „Schwarzes Kabinett" bestanden haben muß, geht aus einem Briefe des heutigen Reichskanzlers, Fürsten Bismarck, damaligen Bundestags-Gesandten in Frankfurt a. M. an seine Gemahlin hervor. Der Brief ist vom 3. Juli 1851 datiert und lautet:

„Vorgestern habe ich mit vielem Dank Deinen Brief und die Nachricht von Euer aller Wohlsein erhalten. Vergiß aber nicht, wenn Du mir schreibst, daß die Briefe nicht bloß von mir, sondern von allerhand Postspionen gelesen werden und tobe nicht so sehr gegen einzelne Personen darin, denn das wird alles sofort wieder an den Mann gebracht und auf meine Rechnung geschrieben ꝛc."

In einem anderen von demselben Absender an dieselbe Adresse gerichteten Briefe heißt es: „Über Politik und einzelne Personen kann ich Dir nicht viel schreiben, weil die meisten Briefe geöffnet werden. Wenn sie Deine Adresse auf meinen und Deine Hand auf Deinen Briefen erst kennen, werden sie sich's wohlbegeben, Familienbriefe zu lesen." —

Es scheint übrigens, als ob kein Volk sich von der Ver-

letzung des Briefgeheimnisses gänzlich freigehalten habe. Selbst die nach den Grundsätzen des Jus gentium (Völkerrecht) als unverletzlich zu erachtenden gesandtschaftlichen Depeschen sind dem Schicksale der Eröffnung von unbefugter Hand auch in neuerer Zeit nicht entgangen. Noch im Jahre 1806. um nur noch dieses einen Falles zu erwähnen, empfing der Gesandte zu ..... mit der Post Depeschen seines Ministeriums, welche mit dessen Siegel verschlossen, außerdem aber in ein Kuvert gelegt waren, das mit dem Postsiegel des Abgangsortes versiegelt war. Der Gesandte fand, daß die Depeschen geöffnet waren, denn das äußere Kuvert trug das Ministerialsiegel, das innere Kuvert war dagegen mit jenem Postsiegel verschlossen, welches ursprünglich sich an dem äußeren Umschlage befunden hatte. Man bemühte sich, die „Verwechselung", wie naiver Weise bemerkt wurde, der Staatskanzlei zuzuschreiben, als ob es sich um eine weltbekannte Beschäftigung der letzteren mit derartigen Eröffnungsversuchen gehandelt hätte. —

In Österreich sollen früher diverse höhere Postbeamte Logisten (das waren amtlich bestallte und besoldete heimliche Brieferöffner) gewesen sein, und meist eine sehr gute Karriere gemacht haben. Auch von dem berüchtigten Briefdiebe Kabab wurde gesagt, er sei Logist gewesen; möglich, sogar wahrscheinlich, daß er sich den Anschein gab, er sei Logist, um unter diesem Deckmantel um so ungestörter dem Verbrechen des Brieferbrechens und Briefbestehlens obliegen zu können. —

In Deutschland erhob zuerst die frühere Verfassungsurkunde des Kurfürstentums Hessen die Gewährleistung des Briefgeheimnisses zur Verfassungsbestimmung.

Auch die Frankfurter Reichsverfassung von 1849 versuchte für ganz Deutschland gemeinsame Rechtsgrundlagen in Bezug auf Bewahrung des Briefgeheimnisses zu schaffen. Die einschlagenden Bestimmungen der vom deutschen Parlament in Frankfurt a. M. verkündigten und unterm 28. Mai 1849 urkundlich veröffentlichten deutschen Reichsverfassung über das Briefgeheimnis und die Beschlagnahme von Briefen rc. lauteten wörtlich:

Abschnitt VI, Grundrechte des deutschen Volkes, § 141: Die Beschlagnahme von Briefen und Papieren darf, außer bei einer Verhaftung oder Haussuchung, nur kraft eines richterlichen mit Gründen versehenen Befehls vorgenommen werden, welcher sofort oder innerhalb der nächsten vierundzwanzig Stunden den Beteiligten zugestellt werden soll;

§ 142: Das Briefgeheimnis ist gewährleistet. Die bei strafgerichtlichen Untersuchungen und in Kriegsfällen notwendigen Beschränkungen sind durch die Gesetzgebung festzustellen.

Die Verheißung blieb damals unerfüllt; indessen sind diese Fundamental-Bestimmungen in die späteren Einzelverfassungen der deutschen Staaten übergegangen, namentlich in die preußische Verfassungsurkunde von 1850 (Artikel 33).

Das norddeutsche Bundesgesetz vom 2. November 1867 enthält ebenfalls eine Bestimmung, wonach das Briefgeheimnis unverletzlich ist und die notwendigen Ausnahmen im Kriminal- und Zivilprozeß bundesgesetzlich festgestellt werden und Artikel 33 der preußischen Verfassung vom 31. Januar 1850 lautet: „Das Briefgeheimnis ist unverletzlich 2c.“

Schlußwort.

Wir haben unsre „Geschichte der deutschen Post“ bis zur Neugestaltung unseres großen schönen Vaterlandes unter seinem ersten Hohenzollern-Kaiser, dem unvergleichlichen Wilhelm I., geführt.

Das deutsche Postwesen ist damit gleichzeitig in eine neue wichtige Phase seiner Entwickelung getreten, deren Schilderung dem Geschichtsschreiber der Zukunft überlassen werden muß. — Wir unsererseits glauben unsere Arbeit jedoch nicht würdiger schließen zu können, als mit dem Nachruf, welchen, wie verlautet, der Chef der deutschen Reichspost, Stats-Secretär Dr. Heinrich von Stephan, dem ruhmreichen Heldenkaiser bei seinem Ableben gewidmet und im „Archiv für Post und Telegraphie“ veröffentlicht hat. Darin heißt es: „Siebenzehn Einzel-Postverwaltungen bestanden im Gebiet des alten deutschen Bundes, als der Prinz von Preußen im Jahre 1857 in Stellvertretung seines königlichen Bruders die oberste Leitung der Staatsgeschäfte übernahm; das preußische Postgebiet stand mit 27827 qkm und nicht ganz 17½ Millionen Einwohnern an zweiter Stelle. Diese Zerrissenheit im Postbereiche fand unter König und Kaiser Wilhelm I. ihr Ende. Von weittragender Bedeutung war dabei der nach schwierigen Verhandlungen im Jahre 1867 erfolgte Übergang des thurn und taxisschen Postwesens, dieses eigentümlichen Wahrzeichens der deutschen Vielstaaterei und Feudalzeit, auf die Krone Preußens. Dem überdies durch die Einverleibung von Schleswig-Holstein, Lauenburg und Hannover

vergrößerten preußischen Postgebiete schlossen sich bei Errichtung des norddeutschen Bundes und bei dessen Erweiterung zum Deutschen Reich an: Sachsen, Braunschweig, die beiden Mecklenburg, Oldenburg, die Hansestädte, das wiedererworbene Elsaß-Lothringen und Baden, so daß heute das Gebiet der deutschen Reichspost 449566 qkm mit rund 40 Mill. Einwohnern umfaßt. Die Zahl der Postanstalten ist von 1896 am Schlusse des Jahres 1856 auf 17350 zu Anfang März 1888, mithin um 15454 gestiegen, diejenige der Telegraphenanstalten gegen 1856 um mehr als das hundertfache, nämlich von 91 auf 9505. Einheit der Postgesetzgebung herrscht seit 1872 im Gesamtumfange des deutschen Reiches. Vorausgegangen war im Jahre 1867 die Beseitigung der Sonder-Postgesetze innerhalb des norddeutschen Bundes, unter Einführung der einstufigen Brieftaxe. Durchgreifende Erleichterungen in der Paketbeförderung, sowie auf dem Gebiet der Geldübermittelung wirkten wesentlich belebend auf Handel und Verkehr ein. Der Weltgeschichte gehört die Thatsache an, daß auf Anregung Deutschlands am 9. Oktober 1874 zu Bern der Allgemeine Postverein begründet und dieser vier Jahre später zum Welt-Postverein erweitert wurde. Daß der hochselige Kaiser Wilhelm I. diesem für die Kultur-Bestrebungen der Neuzeit bedeutsamen Werke sein Interesse persönlich in hohem Maße zugewandt hat, braucht kaum hervorgehoben zu werden. Seinen hohen Gesinnungen und Bestrebungen für die Förderung des Weltfriedens mußte das in dem Welt-Postverein die zivilisierten Völker umschlingende Band besonders sympathisch sein, wie solches auch von Allerhöchstdemselben wiederholt dem Chef der Post- und Telegraphen-Verwaltung gegenüber bekundet worden ist. Welche wirtschaftliche Bedeutung die am 1. Janr. 1876 im Reichsgebiete durchgeführte Wiedervereinigung des Telegraphenwesens mit der Postverwaltung gehabt hat, wie sich daran namentlich die Vereinfachungen und Ermäßigungen der Telegraphentaxen, die große Ausbreitung der Telegraphenanlagen geknüpft haben, steht vor Aller Augen. Unvergeßlich wird allen Angehörigen der Reichspost- und Telegraphen-Verwaltung

sein, in wie reichem Maße Sr. hochseligen Majestät Fürsorge für die Beamten sich kundgethan hat. Es sei nur die Begründung der Kaiser Wilhelm-Stiftung für die Angehörigen der Reichspost- und Telegraphen-Verwaltung, die Gewährung der Wohnungsgeld-Zuschüsse, die Aufbesserung der sonstigen Dienst- und der Ruhegehälter, ferner die durch das Gesetz vom 5. März d. J. (1888) zum Abschluß gelangte segensreiche Gesetzgebung bezüglich der Fürsorge für die Hinterbliebenen der Reichsbeamten hervorgehoben. Welch' ein warmes Herz der Kaiser für seine Beamten gehabt, und wie er dies in den seiner Entscheidung unterbreiteten Einzelfällen gezeigt hat, dafür wollen wir folgendes Beispiel anführen: Zeugt es nicht von einer außerordentlichen Herzensgüte, daß er in einem ihm zur Unterzeichnung vorgelegten Ordre-Entwurf wegen Bewilligung einer fortlaufenden Beihilfe für einen im Ruhestande lebenden Postsekretär die in Vorschlag gebrachte Summe von 300 M. höchsteigenhändig auf 400 M. abänderte? Mit unermüdlicher Hingabe waltete der Kaiser trotz seines hohen Alters seiner Herrscherpflichten. Als ihm vor einigen Jahren die Entschließung unterbreitet wurde, zu seiner Erleichterung gewisse, sich öfters wiederholende Anträge aus dem Bereiche der Reichs-Postverwaltung nicht mehr der kaiserlichen Entscheidung vorzubehalten, erging an die oberste Postbehörde im Allerhöchsten Auftrag die Mitteilung, Majestät wären sich nicht bewußt, bei der Vorlage derartiger Anträge irgend Weiterungen verursacht oder denselben nicht in thunlich kurzer Frist entsprochen zu haben, und ebensowenig läge es in Allerhöchst Ihrer Intention, in solcher Beziehung einen Wechsel eintreten zu lassen, auch wenn die Zahl der Anträge sich in Zukunft vermehren sollte." Daß der Kaiser von der Entwickelung des Post- und Telegraphenwesens des Reiches sich fortlaufend unterrichtet gehalten und seine Befriedigung den Beamten wiederholt ausgesprochen hat, ist allgemein bekannt. In schönerer Weise konnte die Pflichttreue der Angehörigen der Reichspost und Telegraphie nicht belohnt werden, als beispielsweise durch den Allerhöchsten Erlaß vom 30. December 1885, welcher auf den letzten Sr. Majestät erstatteten Bericht über die

Ergebnisse der Reichspost- und Telegraphen-Verwaltung für die Jahre 1882 bis 1884 ergangen ist: „Ich habe von dem Mir am 13. d. M. vorgelegten Berichte über die Ergebnisse der Reichspost- und Telegraphen-Verwaltung während der Etatsjahre 1882 bis 1884 eingehende Kenntnis genommen. Es ist Mir von hohem Interesse gewesen, die stetigen Fortschritte in der gedeihlichen Entwickelung des Reiches, insbesondere die wesentlichen Verbesserungen, welche auf dem Gebiete der auswärtigen Verkehrsbeziehungen zu verzeichnen sind, im Zusammenhange zu überblicken und zu erfahren, welch' überraschend günstige Finanzergebnisse, Dank der sachgemäßen, sicheren Leitung der Verwaltung und der pflichttreuen Mitwirkung aller Beamten, erzielt worden sind. Ich nehme gern Veranlassung, sämtlichen Beteiligten Meine Anerkennung auszusprechen. Berlin, den 30. Dez. 1885. gez. Wilhelm." Wie lebhaft das Interesse war, welches der Kaiser der Entwickelung des Reichs-Post- und Telegraphenwesens zuwandte, das prägt sich am schönsten in der Thatsache aus, daß er wiederholt bei persönlichen Begegnungen mit dem Chef der Verwaltung einzelne für den Aufschwung des Verkehrs besonders bezeichnende Zahlen zum Gegenstande huldvoller Erörterungen gemacht hat. Worin spiegelte sich auch besser die gewaltige Steigerung, welche der Verkehr unter seiner ruhmreichen Herrschaft gewonnen hat, ab, als in der Thatsache, daß die preußische Post im Jahre 1856 insgesamt 180 Millionen Postsendungen befördert hat, die deutsche Reichspost im Jahre 1887 dagegen über 2 Milliarden, und daß die Gesamtzahl der Telegramme sich seit jener Zeit von 249000 auf rund 20 Mill. gehoben hat! Worin treten die erzielten Erfolge deutlicher zu Tage, als in der Thatsache, daß die preußische Post im Jahre 1856 einen Überschuß von kaum 5 1/2 Millionen Mark hatte, während der Überschuß der deutschen Reichspost für das Jahr 1887 auf über 29 Millionen Mark veranschlagt werden darf! So bedeutet die Regierung des Kaisers und Königs Wilhelm I. auch für das Postwesen eine Zeit großartiger Entwickelung. Denn wie allüberall durch Gottes Gnade ward hier dem kaiserlichen Hoffen herrliche Erfüllung:

„Allzeit Mehrer des deutschen Reiches zu sein, nicht an kriegerischen Eroberungen, sondern an den Gütern und Gaben des Friedens auf dem Gebiete nationaler Wohlfahrt, Freiheit und Gesittung.“ Ruhm und Preis dem gesegneten Andenken Kaiser Wilhelms I. bis in die entferntesten Zeiten! Seinem Nachfolger ehrfurchtsvoller Gruß mit dem Gelöbnis unwandelbarer Treue. Gott schütze Kaiser und Reich! —

Ende.

Namen- und Sachregister.

O.

Seite

Seite